Daniela Calciu
Oana Druţă
Ioana Florea
Celia Ghyka
Vera Marin
Miruna Tîrcă
Ioana Tudora

teme • resurse • orientări

volum coordonat de Miruna Tîrcă | cu ilustraţii de Ana Lemnaru

București 2011

Daniela Calciu
Oana Druță
Ioana Florea
Celia Ghyka
Vera Marin
Miruna Tîrcă
Ioana Tudora

ghid de

Educație Urbană

Coordonatorul proiectului: Miruna Tîrcă

Editori: Daniela Calciu, Celia Ghyka
Corectură: Zina Macri

Colaboratori: Doina Vella

Mulţumiri: Vlad Cătună, Franek Strzeszewski, Cătălin Berescu, Ioana Maria Rusu, Cristi Neagoe, Oana Oprea şi Balazs Kiss, HeHe (Paris), Kongjian Yu / Turenscape, www.traceurs.ro, www.urbanspaceinitiative.com, Florentijn Hofman, Noni Mos, Arno Piroud, Cedric Bernadotte, Anca Tîrcă, Mihnea Simiraş, Eugen Pănescu

De asemenea, mulțumim în mod special profesorilor care s-au implicat în procesul de elaborare a ghidului și în atelierele care au avut loc în licee de-a lungul unui an întreg.

Cornelia Andone
Andrei Andone
Mihaela, Cosma
Cristina Ghiţă
Mihaela, Ghitiu
Claudia Iluţi
Valentina Matei
Daniela Popa
Raluca Şortan
Cristina Vasile

București, 2011
ISBN 978-973-0-11862-9

Toate drepturile rezervate autorilor. Nicio parte din această publicație nu poate fi reprodusă, stocată sau transmisă prin orice mijloace de natură electronică, mecanică, de copiere, sau alte forme, fără permisiunea autorilor.

Asociația pentru Tranziția Urbană Komunitas

NOTĂ INTRODUCTIVĂ 5

ORAȘUL ÎNTRE REALITATE ȘI REPREZENTARE 7
Celia Ghyka

PEISAJUL URBAN 21
Ioana Tudora

ISTORIE ȘI PATRIMONIU URBAN 35
Daniela Calciu

SĂ ÎNȚELEGEM ORAȘUL DE ASTĂZI 51
Oana Druță

CEI CARE FAC ORAȘUL 79
Vera Marin

SPAȚIUL PUBLIC 107
Miruna Tîrcă

VIAȚA SOCIALĂ A ORAȘULUI 137
Miruna Tîrcă, Ioana Florea

Autorii

Daniela Calciu membru şi director de resurse umane ATU, cadru didactic la Departamentul Bazele Proiectării din cadrul UAUIM, doctorand cu stagiul doctoral cofinanţat de CNCSIS prin programul de burse Bd pentru tineri doctoranzi, recent admisă pentru bursa Fulbright pentru finalizarea lucrării de disertaţie. Experienţa de cercetare include participarea ca membru al UAUIM în cadrul proiectului CNCSIS Consorţiu nr. 23/2006 intitulat ACUM-Artă, Comunităţi Urbane, Mobilizare; un stagiu de cercetare individuală în cadrul laboratorului GERPHAU, UMR CNRS 7145LOUEST, Paris, Franţa; dezvoltarea de proiecte de cercetare aplicată şi acţiuni de promovare a dezvoltării locale participative.

Oana Druţă este antropolog şi urbanist (de tip american). În 2004 a obţinut o bursă de studii de cinci ani pentru a studia în Japonia. Acolo s-a specializat în antropologie socială în cadrul Universităţii din Tsukuba, unde pentru teza de licenţă s-a ocupat de problemele imigrantelor dependente. Dupa absolvirea facultăţii, Oana s-a decis să urmeze o variantă mai aplicată de studii sociale, şi a optat pentru masterul de planificare urbană al Universităţii din Michigan, specializarea fiind una axată pe urbanism participativ şi dezvoltare economică şi comunitară. Oana s-a intors în Romania în 2011, fiind implicată activ în proiecte cu tematică urbană a mai multor ONG-uri bucureştene, ATU - Asociaţia pentru Tranziţie Urbană, Asociaţia Komunitas, Grupul pentru Dezvoltare Locală.

Ioana Florea este cercetator social în domeniul studiilor urbane. Are diplomă de master în antropologie şi dezvoltare comunitară (SNSPA) şi doctorat în sociologie (Universitatea Bucureşti). A studiat despre cartiere defavorizate, minorităţi etnice în oraşe; a cercetat diferite tipuri de interacţiuni sociale în mijloacele de transport public urban şi în spaţiile publice în aer liber; este interesată de viaţa adolescenţilor în oraşe şi de comportamente ecologice. Ca membru fondator al Asociaţiei Komunitas, Ioana a contribuit la dezvoltarea proiectelor de educaţie urbană iniţiate de asociaţie, lucrând împreună cu copii, liceeni şi studenţi, în experimente de urbanism participativ şi exerciţii de antropologie urbană.

Celia Ghyka este arhitect, are un doctorat în arhiectură pe tema spațiului public și a artei publice și predă teoria arhitecturii la Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu". A participat la numeroase proiecte de cercetare, independent sau ca bursier Getty -NEC (2002-2003, 2011-2012). Pentru câțiva ani (2006-2009) s-a implicat în diplomație culturală, fiind consilierul cultural al Ambasadei României la Luxemburg. Curator de expoziții, organizare de workshopuri (Luxemburg, Sibiu, București) și participare la conferințe internaționale (Technische Universitat Viena, Humboldt Universitat Berlin), cadru didactic invitat la Ecole Nationale Superieure d'Architecture de Paris la Villette. Articole și capitole despre spațiu public, artă publică, arhitectură, oraș.

Vera Marin a absolvit Facultatea de Arhitectură (UAUIM) în 1999, când nu exista încă facultate de urbanism. S-a specializat în urbanism printr-un program de master intitulat Dezvoltare Urbană Integrată care se derula în parteneriat cu INSA Lyon. După o bursă de doctorat la Institutul de Urbanism din Lyon, şi-a susţinut în 2009 teza pe o temă care face legătura între politicile de locuire şi planificarea urbană, cu aplicaţie pe marile ansambluri de locuinţe colective. Predă teoria locuirii şi politici de locuire la Universitatea de Arhitectură şi Urbanism „Ion Mincu". Din 2001, este membru fondator şi preşedinte al ATU– Asociaţia pentru Tranziţie Urbană, o organizaţie non-guvernamentală care promovează abordarea interdisciplinară în urbanism şi dialogul între actorii urbani.

Miruna Tîrcă este antropolog social, licenţiată în filologie şi etnologie (Facultatea de Litere, Universitatea Bucureşti), cu diplomă de master în antropologie şi dezvoltare comunitară (SNSPA). Totodată, este membru fondator şi preşedintă a Asociaţiei Komunitas, un ONG care şi-a propus să identifice cât mai multe modalităţi de a practica ştiinţele sociale aplicate. Miruna a iniţiat şi a coordonat unele dintre primele proiecte de educaţie urbană din România, adresate elevilor de şcoală generală şi de liceu. A realizat studii şi cercetări antropologice cu tematici diverse: cartiere marginalizate, locuire şi comunităţi alternative, istoria orală a satului 2 Mai. Lucrează de asemenea cu mijloace multimedia (video) şi este pasionată de antropologie vizuală, video-activism şi VJing.

Ioana Tudora este arhitect și urbanist, și-a susținut doctoratul în socio-antropologie urbană și predă la specialitatea Peisagistică din cadrul USAMV București din 1998. A fost profesor titular al cursului de Urbanism la Facultatea de Peisagistică din Gembloux-Belgia. A fost profesor invitat la Școala Națională Superioară de Aehitectură și Peisaj din Lille- Franța, la Universitatea Tehnică din Viena, la facultățile de Arhitectură din Ghent și Leuven-Belgia. Este autoarea a multor articole despre oraș și peisaj și a participat la numeroase congrese europene și mondiale. Este membru al mai multor asociații profesionale europene și naționale în cadrul cărora a realizat o serie de proiecte de cercetare.

Notă introductivă

Miruna Tîrcă

Prezentul ghid a fost elaborat în cadrul proiectului educativ *Ia-ţi oraşul înapoi!*, derulat de Asociaţia Komunitas în perioada noiembrie 2010 – ianuarie 2012 cu sprijinul financiar al CEE Trust for Civil Society in Central and Eastern Europe şi în cadrul proiectului cultural „Manual de educaţie urbană" coordonat de Asociaţia pentru Tranziţie Urbană şi finanţat de Uniunea Arhitecţilor din România.

Ia-ţi oraşul înapoi! a fost un proiect pilot amplu care a avut ca scop promovarea educaţiei urbane ca activitate extra-curriculară în 7 licee şi 8 şcoli generale din Bucureşti. Acest proiect s-a dezvoltat pe baza unor proiecte mai restrânse de educaţie urbană, pe care Asociaţia Komunitas le-a derulat timp de 3 ani în diverse şcoli şi licee bucureştene; experienţele anterioare au fost integrate în proiectul *Ia-ţi oraşul înapoi!,* contribuind astfel la îmbunătăţirea metodelor şi conceptelor de educaţie urbană.

După ce au lucrat cu elevi în şcoli şi licee încă din anul 2006, după ce au pilotat şi coordonat câteva proiecte de educaţie urbană, după ce au constatat că adolescenţii sunt excluşi de la procesele de luare a deciziilor urbane şi că au mare nevoie de libertate de exprimare în legătură cu oraşul lor, Ioana Florea şi Miruna Tîrcă, membre fondatoare ale Asociaţiei Komunitas, au propus ideea unui manual de educaţie urbană care să sintetizeze principalele concepte ale acestei noi discipline adresate elevilor de liceu. Ulterior, s-au alăturat demersului Oana Druţă şi membre ale Asociaţiei pentru Tranziţie Urbană (Daniela Calciu, Celia Ghyka, Vera Marin); astfel, echipa s-a lărgit, iar drumul educaţiei urbane a continuat.

Ghidul de educaţie urbană, care adună la un loc concepte, noţiuni şi teorii specifice acestei noi discipline, este o publicaţie în premieră în România şi va sta la baza unui *Manual de educaţie urbană,* care va fi elaborat în viitorul apropiat de către cele două asociaţii implicate în proiect.

Ghidul, respectiv manualul, îşi propun să devină suportul unui posibil program educaţional care urmăreşte să îi familiarizeze pe tineri atât cu noţiuni de bază legate de mediul construit, planificare şi proiectare urbană, protecţia patrimoniului, antropologie şi studii urbane, cât şi cu aspecte referitoare la utilizarea spaţiului public, artă publică, democraţie participativă în ceea ce priveşte dezvoltarea urbană locală, activism civic, implicare şi responsabilitate. Programul este gândit aşa încât să dezvolte capacitatea tinerilor de a înţelege principiile şi valorile dezvoltării urbane durabile, prin intermediul unui set de activităţi educaţionale specifice.

Prin conţinutul său şi prin tematica abordată, ghidul se adresează unor **categorii diverse de cititori** şi utilizatori: profesorilor de liceu şi din şcoli generale (de stat şi particulare) care doresc să introducă teme de educaţie urbană la orele de dirigenţie, ca activităţi extra-curriculare sau ca un curs opţional din curricula şcolară la decizia şcolii; tinerilor interesaţi de cultura urbană şi de participarea activă la viaţa oraşelor în care locuiesc; activiştilor şi ONG-urilor cu preocupări în domeniu, oricărui cetăţean care nu vrea să fie doar un simplu spectator la viaţa oraşului în care locuieşte, ci doreşte să se implice şi să-l transforme într-un loc în care se poate trăi mai bine şi mai frumos.

Ghidul a fost elaborat de către o echipă interdisciplinară (Daniela Calciu, Oana Druţă, Ioana Florea, Celia Ghyka, Vera Marin, Miruna Tîrcă), cu expertiză în diverse domenii precum: antropologie urbană, urbanism, educaţie şi cultură vizuală, participare publică, arhitectură. De asemenea, au contribuit cu idei, sfaturi, feedback, fotografii şi chiar mici secţiuni următorii: Doina Vella, Zina Macri , Vlad Cătună, Oana Oprea, Mihnea Simiraş, Cristian Neagoe, Franek Strzeszewski, Cătălin Berescu, Ioana Maria Rusu, Mircea Nicolae, Balazs Kiss, Florentijn Hofman, Noni Mos, Arno

Piroud, Cedric Bernadotte, Anca Tîrcă, HeHe (Paris), Kongjian Yu / Turenscape, John Perren (www.urbanspaceinitiative.com), comunitatea de traceurs din Bucureşti (www.traceurs.ro).

Mulţumirile se adresează şi următorilor profesori care, în cadrul unor întâlniri de lucru organizate de cele două asociaţii, au avut răbdarea să parcurgă şi să evalueze informaţiile cuprinse în prezentul *Ghid*: Mihaela Cosma, Claudia Iluţi, Daniela Popa, Şortan Raluca (Colegiul Naţional „Mihai Eminescu"), Cristina Ghiţă, Matei Valentina (Liceul Teoretic „Ştefan Odobleja"), Ghiţiu Mihaela (Colegiul Naţional „Ion Neculce"), Vasile Cristina (Colegiul Economic „Viilor"), Cornelia Andone (Colegiul Naţional „Gheorghe Şincai").

Conţinutul ghidului a fost structurat în 7 capitole, pornind de la *reprezentarea* și locul orașului în imaginar, constituirea *peisajului urban* ca mod de privire asupra orașului, introducere în cîteva noțiuni legate de *istorie și patrimoniu urban*, o prezentare generală a *oraşului contemporan,* a formelor, fluxurilor, reţelelor urbane şi problematicilor specifice; rolurile și pozițiile *actorilor urbani* și locul publicului în procesul de decizie, introducere în problematica *spațiului public* și, în fine, o perspectivă asupra *vieţii sociale* a oraşului prin filtrul studiilor urbane. Demersul pornește de la ideea de reprezentare (ce ne imaginăm despre oraș), introduce informații legate de evoluția urbană de-a lungul timpului, la partea fizică a orașului contemporan, pentru a se referi apoi la componenta socială și politică. Sunt elemente care apar în mai multe capitole, analizate din perspective diferite. O gamă variată de *aplicaţii şi teme de reflecţie* completează conţinuturile prezentate şi oferă celor interesaţi idei concrete şi fezabile pentru dezvoltarea unor proiecte, programe şi activităţi de educaţie urbană.

Ghidul de educaţie urbană reprezintă un volum colectiv, rezultat al unui compromis între moduri diferite de a vedea şi înţelege oraşul, deoarece şi experţii care lucrează împreună pot avea viziuni diferite asupra abordării acestuia. Ghidul cuprinde lucruri din viaţa de zi cu zi, care ne sunt familiare, dar şi explicaţii despre cum acestea se leagă de aspecte mai puţin cunoscute sau aflate la distanţă în timp şi spaţiu.

Trăim într-o lume care se schimbă din ce în ce mai rapid, de multe ori fără acordul, fără participarea şi chiar fără informarea noastră. A privi mai atent la oraşul în care locuim – pentru a încerca să-l descoperim şi să ne punem amprenta asupra felului în care se dezvoltă – devine aproape o datorie a fiecăruia dintre noi. Îndrăznim, prin urmare, să sperăm că ghidul nostru vă va sprijini în acest demers. Lectură plăcută!

Orașul între realitate și reprezentare

Celia Ghyka

Imagine din filmul *Metropolis*, Fritz Lang , 1927

orașul sluțise , paralitic strîngînd în brațe o stea.
stelele grase ca porcii tăiau cicatrice
pe mucoasa lingulă a străzilor
stelele mișunau ca fluturii de mătase , tesînd fire
între copacii de la televiziune
molfăiau bicicletele din vitrine
rodeau depourile ca pe napolitane. stelele se prăjeau
sticloase în lumina halelor de pește, în bazarul lipscanilor
tone și tone de stele.
Mircea Cărtărescu, *Războiul stelelor*[1]

Obiective :

- Înțelegerea faptului că orașul este un produs cultural, producător la rîndul său de cultură
- Înțelegerea locului important pe care îl ocupă orașul în reprezentările artistice, literatură, film, fotografie
- Introducerea unor grile de lectură (literară, cinematografică)
- Construirea unei culturi vizuale legate de tematica urbană.

1. Orașul ca subiect al privirii estetice

Privirile altora ne-au modelat propria privire asupra orașului si au modelat la rândul lor forma acestuia. Imaginile orașului ne asigură în permanență de faptul că ne aflăm în lume undeva, că locul căruia îi aparținem este intim legat în imaginație de istoriile noastre personale, de amintiri, prietenii, povești de dragoste și despărțiri, bucurii și melancolii.

Premodernitate

Reprezentările orașelor în literatură și pictură sunt, firește, foarte vechi. Am putea spune că ele există de când există orașul. În istoria culturii și orașului occidental, acestea se leagă dintru început de ideea unui oraș ideal, ilustrate prin două modele: **Republica** lui Platon și **Noul Ierusalim,** reflexie a Ierusalimului ceresc (*Cartea lui Isaia*, Vechiul Testament). Acestea se raportează întotdeauna la **viziunea unei societăți ideale**, simbolice, imagine a comunității politice în cazul lui Platon sau a unei restabiliri a Paradisului în cazul Noului Ierusalim. Cele două modele vor alterna în cultura europeană, reprezentările cetăților ideale preluând elemente din ambele viziuni - cea pământească, politică și proiecția ideală a Paradisului - care reprezintă în același timp începutul și sfîrșitul (întoarcerea la un timp zero al întemeierii lumii). Cele două modele vor fi combinate în proiectele și descrierile de orașe ideale în perioada Renașterii, în încercarea de a reconcilia cele două puteri - cea terestră /politică și cea supra-terestră / religioasă. Cele mai celebre viziuni se datorează lui Thomas Morus (*Utopia*, 1516 - care va

[1] Cărtărescu, M., *Dragostea*. Humanitas, 1994.

consacra termenul de **utopie** - a se vedea nota explicativă) și Tomasso Campanella (*Cetatea Soarelui*, 1602).

Astfel, încă dintru început, orașul este asimilat societății, este reflexia și modelul acesteia, alternînd între o imagine ideală și contrarul acesteia, întruchipat de modelul negativ sau **distopic** (Atlantida - oraș malefic pentru Platon sau Babilonul ca metaforă pentru proiectul eșuat al cetății ideale).

De reținut

- Reprezentările orașelor apar foarte timpuriu (antichitate).
- Imaginea orașului este o reflectare a societății.
- Aceasta pendulează de-a lungul istoriei între imaginea unui oraș și al unei societăți ideale și aceea a unui model negativ.
- Utopia (modelul pozitiv) este de fie un model de organizare politică (terestră) fie o reflexie a unei ordini supraterestre (divine), pe care societățile încearcă să o restabilească.

Aplicație

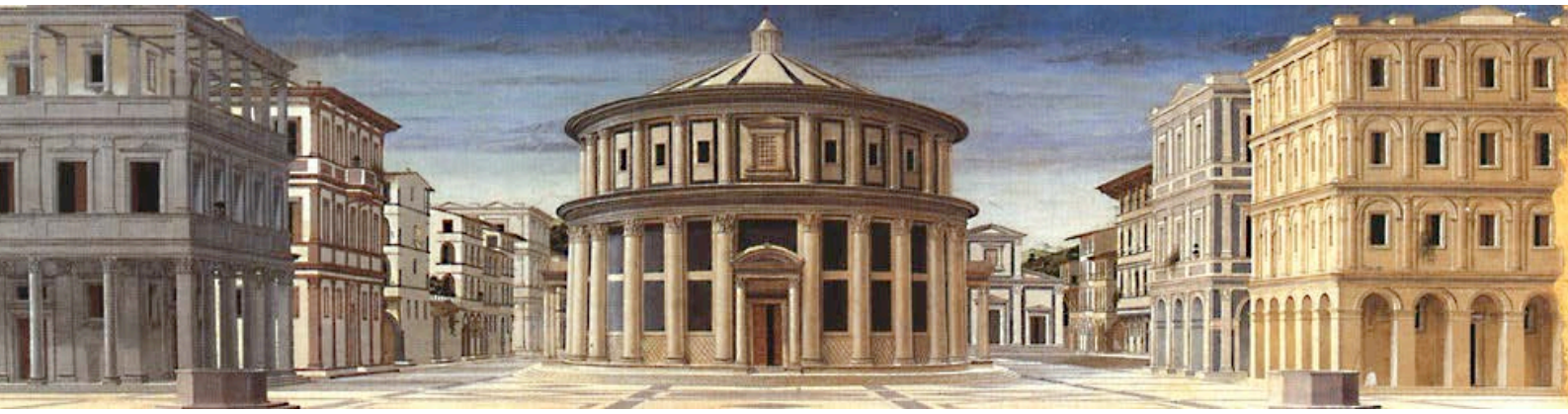
Selectați din reviste sau de pe internet două reprezentări ale orașului care să se refere la orașul sau societatea ideală și la inversul său. Comparați-le cu cele alese de colegii voștri. În ce măsură imaginarul promovat de mass-media se mai referă la orașul ideal ?

Concepte introduse

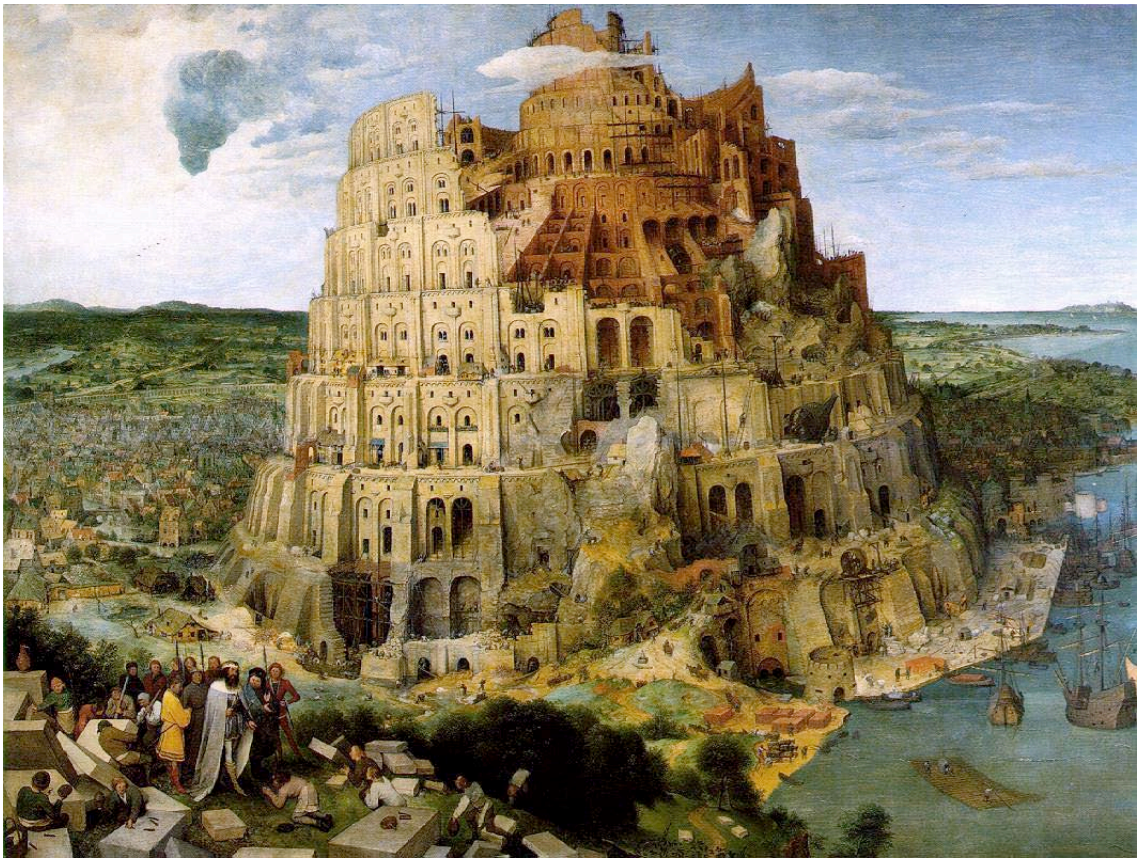
Utopie :
1. Operă literară, filozofică sau politică în care se imaginează o lume ideală.
2. Proiect irealizabil; dorinţă irealizabilă; fantezie, himeră, vis. 3. Concepţie politică sau socială generoasă, progresistă, dar irealizabilă pentru că nu ţine seama de condiţiile istorice-concrete date şi de legile obiective ale dezvoltării societăţii. *Utopia* – titlul operei principale a lui Thomas Morus < gr. *ou topos* – loc care nu există]. (cf. DEX)

Distopie (anti-utopie, contra-utopie): Termen modern construit prin opoziţie cu *utopie* şi care se aplică unei lumi imaginate şi negative. Printre creaţiile distopice sunt mai renumite „Maşina timpului“ a lui G. H. Wells, „1984“ de G. Orwell sau reprezentările urbane din filme precum “Brazil” de Terry Gilliam (1985), “Blade Runner” de Ridley Scott (1982), sau “The Matrix” de Larry Wachowski (1999).

Reprezentare <din latinescul *representatio*< *representare*: a face (ceva) prezent. Reprezentarea implică capacitatea de a substitui absenței unui lucru o nouă formă de prezență. Reprezentarea este pe de o parte actul de a face ceva prezent și pe de altă parte obiectul, starea sau proprietatea care au rolul de a trimite sau de a face referință la un lucru absent. De asemenea, reprezentarea este ceea ce ține locul a ceva și desemnează procesul prin care o operă devine imaginea sau semnul unei realități. (cf. *Dictionnaire des concepts philosophiques*, Larousse, 2007)



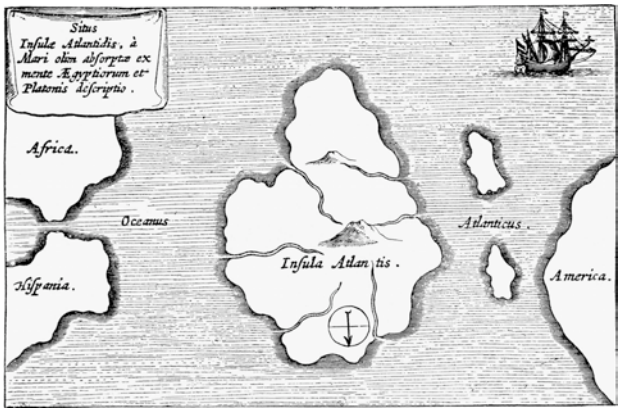
Oraș ideal, Anonim italian (atribuit lui Pierro della Francesca, sec. XV), Galleria Nazionale, Urbino



Turnul lui Babel, Peter Brueghel cel Bătrîn, 1563 (Kunsthistorisches Museum, Viena)

Turnul lui Babel

Referință biblică (*Geneza*, XI).
Episodul referitor la Babel îl înfățișează pe regele Nemrod și poporul său, care au dorit să construiască un oraș și un turn cară trebuia să ajungă pînă la cer. Unitatea oamenilor care vorbeau cu toții aceeași limbă trebuia să facă proiectul posibil. Dar în timpul construcției turnului, Dumnezeu i-a pedepsit pentru acest orgoliu nemăsurat și le-a încurcat limbile astfel încît să nu se mai înțeleagă între ei, de unde și numele de Babel care vine din ebraicul *bâlal*, care înseamnă a confunda. In lipsa posibilității de a se înțelege, oamenii au abandonat proiectul și s-au risipit în lume. Referința la Turnul lui Babel în același timp ca aspirație urbană și ca proiect eșuat apare de-a lungul istoriei pînă în epoca contemporană.



Insula Atlantida, așa cum este zugrăvită de Atanasius Kirchner în lucrarea sa *Mundus Subterraneus* (1664). Harta este orientată cu sudul în partea de sus, astfel America și Oceanul Atlantic apar în dreapta Africii și Spaniei. Textul spune: "Locul Atlantidei, acum sub mări, potrivit credințelor egiptenilor și descrierii lui Platon."

Atlantida

Insulă - oraș care ar fi fost înghițită de ape, descrisă de filosoful grec Platon (423-348 î.Hr.), a cărei existență este pusă la îndoială de majoritatea cercetătorilor și istoricilor actuali. Pentru Platon, soarta Atlantidei se datorează corupției și decadenței sale. Atlantida este o văzută ca o amenințare pentru cetatea Atenei și pentru lumea greacă, iar Platon folosește acest exemplu pentru a îi încuraja pe atenieni să cultive virtuțile și să fie în permanență vigilenți.
Dar căutările unui oraș pierdut sub ape au continuat să preocupe oamenii de-a lungul istoriei. Mitul Atlantidei apare în literatură și cinema, de la romanele lui Jules Verne (*20000 de Leghe sub mări*) pînă la filmele de animație și romanul grafic contemporan.

2. Modernitatea: literatură, cinema, fotografie

Dacă orașul apare ca fundal al unei narațiuni, scenografia unui tablou sau este asociat imaginii glorioase în care se petrec fapte eroice descrise de poeții, filosofii sau scriitorii premoderni, momentul modernității introduce o nouă relație cu orașul. Secolul al XIX-lea reprezintă un moment de schimbări profunde pentru societatea urbană occidentală, un moment în care orașele încep să devină tot mai mari, nevoite să adăpostească și să hrănească un număr din ce în ce mai mare de populație. Putem spune că avem de-a face cu o explozie a orașelor în sensul unei creșteri fără precedent. Acesta este momentul conturării caracteristicilor orașului modern, a marii metropole.

Firește, aceste schimbări la nivelul societății urbane, a dimensiunii și populației care locuiește orașele secolului al XIX-lea nu aveau să rămînă neobservate de artiști, scriitori, poeți. Dimpotrivă, ei sunt printre primii care vor înregistra , cu multă finețe, aceste mutații.

Unul dintre primii poeți moderni și observatori ai modernității este **Charles Baudelaire**, care descrie cu multă acuratețe noile condiții ale vieții moderne, pentru care asocierea cu orașul este una din caracteristicile principale. Pentru el, artistul ca observator al vieții moderne este dotat în primul rînd cu experiența perceptivă a omului din mulțime, un "caleidoscop echipat cu conștiință." Baudelaire este considerat unul din autorii - cheie ai modernității. În opera sa, Parisul devine un protagonist, iar poetul își caută refugiul în mulțime, în peregrinările sale prin oraș.

Dacă eroul literaturii clasice are calități mitice și excepționale, în modernitate eroul este din ce în ce mai des un anonim, locuitor oarecare al marelui oraș.
Această dualitate a eroului anonim/excepțional va fi exploatată de modelul supraeroului din tradiția benzilor desenate (comics-romanul grafic) - ca formă a romanului popular - și mai tîrziu a filmelor din seria ***Superman*** sau ***Batman***. Aceștia sunt oameni obișnuiți în viața reală, cărora li se revelează forțe supranaturale care îi ajută să se lupte cu răul. Ei sunt eroi urbani prin excelență.

Concepte introduse:

Modernitate < din latinescul *modernus*< ***modo***, care înseamnă nou, recent. Termenul este folosit de-a lungul epocilor mai ales cu înțelesul de nou, avînd conștiința prezentului, sinonim cu contemporan, identificat cu o perioadă de timp pe care o poate acoperi memoria generațiilor simultane, adică aproximativ un secol.
Începând cu secolul al XIX-lea, apare substantivul "modernitate": acesta nu va mai fi identificat, în domeniul artelor și literelor, cu o perioadă limitată de timp, ci cu un ideal estetic, definit printr-o nouă sensibilitate legată de progresul tehnologic și științific. (cf. *Dictionnaire des concepts philosophiques*, Larousse, 2007)

Metropolă - *oraș-mamă*, în grecește. Se referă inițial la orașele care colonizează și polarizează regiuni pentru care devin centre (orașe-mamă). Termenul este folosit la început pentru a desemna centrele colonizatoare ale Imperiului britanic, pentru ca mai apoi, prin extensie, să se refere la Londra - capitală a Imperiului.
Termenul este asociat ideii de oraș mare în lucrarea lui Georg Simmel ***Metropola și viața mentală*** (1903), în care acesta descrie caracteristicile vieții moderne în relație cu orașul.
Numele va fi consacrat și prin celebrul film al lui Fritz Lang din 1927, *Metropolis*, în care orașul are rolul un protagonist care influențează dramele personajelor.
Acesta este o imagine futuristă a unui oraș dezvoltat pe verticală, revelând contradicțiile e dintre o societate perfectă (orașul de deasupra) și societatea exploatată a cărei imagine este sumbră, înfricoșătoare (orașul subteran).

Modernitatea este tranzitoriul, fugitivul, contingentul, jumătatea artei pentru care cealaltă jumătate este eternul și imuabilul. (Charles Baudelaire, *Pictorul vieții moderne*, 1863)

Baudelaire va introduce în literatură termenul de ***flâneur*** - care presupune o peregrinare sau o plimbare distrată, fără scop, în care observatorul înregistrează ca pe momente fotografice aspecte ale vieții urbane. *Flâneurul* se plimbă în mijlocul mulțimii anonime, se confundă cu aceasta și caută refugiu în mijlocul ei.

De reținut

- Creșterea orașelor devine foarte importantă în secolul al XIX-lea, ceea ce duce la schimbări în forma și dimensiunea orașului și a populației
- Schimbările urbane sunt înregistrate cu multă acuratețe de către artiștii moderni
- Tema orașului modern este ilustrată de Metropolă.
- Charles Baudelaire descrie condiția modernității și introduce tema noului erou urban, care este eroul anonim
- Eroul urban are o lungă carieră, de la omul din mulțime la super-eroul contemporan, care aliază pe omul obișnuit cu puterile excepționale care i se cer pentru a trăi în metropolă.

Superman - roman grafic publicat în Statele Unite de DC Comics începând cu 1938, inspirat de o povestire scrisă de Jerry Siegel în 1933 și ecranizat în celebrul film din 1978 cu același nume, realizat de Richard Donner și avându-l în rolul principal pe Christopher Reeve (Clark Kent/Superman).

Aplicații

1. Identificati un super-erou care v-a atras atenția în mod special. Descrieți în ce fel este acest erou urban și care este rolul și locul orașului în acțiune.
2. În echipe de câte doi elevi, încercați să creați un roman grafic care să aibă o poveste legată de viața în oraș.

3. O nouă sensibilitate artistică

Avem așadar de-a face cu un nou tip de sensibilitate artistică și colectivă, care se naște odată cu marea metropolă modernă. Această sensibilitate va oscila între un mit al progresului tehnologic și științific care este în același timp văzut ca un motor al societății, și pe de altă parte un mit anti-urban, care deplânge aglomerația și mulțimea orașului modern și care va pleda pentru întoarcerea la rural și la recuperarea relației mitice cu natura.

Oricare ar fi atitudinea pe care o adoptă (de critică sau de promovare), pentru artiștii moderni orașul va fi în permanență un subiect de fascinație și de inspirație. Putem spune că odată cu modernitatea **orașul devine principalul protagonist** al operelor artistice, literare sau cinematografice. El devine condiția vieții moderne pe care o modelează. În același timp, imaginile orașului definesc și modifică în permanență viața cotidiană a locuitorilor săi: "orașul pe care îl visăm cu toții și care se schimbă fără încetare chiar în timp ce îl visăm" așa cum vorbește despre acesta poetul mexican

Vorbesc despre oraș
noutate de azi și ruină de ieri, îngropată și înviată în fiece zi
împărțită în străzi, piețe, autobuze, taxiuri, cinematografe, teatre, baruri, hoteluri, columbare, catacombe
… orașul pe care îl visăm cu toții, schimbându-se fără încetare chiar în timp ce îl visăm
… suntem în oraș, nu putem ieși dintr-însul decât pentru a cădea în alt oraș, identic deși diferit
vorbesc despre orașul imens, realitate cotidiană făurită dintr-un singur cuvînt : ***ceilalți***
… vorbesc despre oraș, păstor al secolelor, mamă care ne naște și ne devorează, ne inventează și ne uită.
(Octavio Paz, *Vorbesc despre oraș*, 1986)

Octavio Paz (1914-1998, premiul Nobel pentru Literatură), într-un poem din care am extras cîteva fragmente semnificative.

Orașul este un obiect cu care artiștii se identifică de multe ori, el reprezintă un simbol al societății în general dar și o imagine a vieții individului, intim legată de marea metropolă:

Străzile din Buenos Aires
Sunt deja parte din carnea mea
(Jorge Luis Borges, *Străzile)*

De asemenea, orașul reflectă starea de spirit și este solidar - el este reflexia stărilor interioare pe care la rândul său le declanșează:

Traveling în orașul pustiu, înecat în amurg.
Cu tramvaie răsturnate, cu chioșcuri de staniol, cu zgîrie-nori ruinați
Cu centrale telefonice mîncate de licheni
Cu fabrici păienjenite, cu stîlpi căzuți și ferestre în țăndări
Cu monștrii de odinioară uscați, colbăiți…
(Mircea Cărtărescu, *După cincizeci de an*i)

Pentru romanul modern, de asemenea, orașul are în același timp rolul de **scenografie și de protagonist.** O mare parte din literatura anglo-saxonă a secolului XX se referă la orașul în criză, un loc în care se acutizează presiunea anonimatului urban aspura locuitorului marii metropole. Aceasta va declanșa o serie de descrieri care se referă la o viziune apocaliptică asupra orașului și societății, mai ales în preajma celor două Războaie Mondiale. Temele evocate se referă la erodarea memoriei urbane colective, anonimatul crescând al mediului urban, aglomerația, austeritatea și chiar sărăcia arhitecturii moderne, asociate traumelor postbelice și celor datorate perioadelor totalitare (lagărul comunist, național - socialismul).

Una din temele cele mai frecvente pe care le întâlnim în literatura inspirată de oraș este **tema memoriei.** Astfel, orașul este **depozitarul unei lungi memorii stratificate**, care se găsește în stare latentă într-însul. Uniformizarea formelor orașelor în modernitate (ca urmare a producției standardizate și a unei estetici unificatoare) este deplânsă ca una din alienările pe care le suferă orașul modern și locuitorii lui. Recuperarea dimensiunii memoriei este considerată o posibilă soluție pentru această alienare. Această temă este exploatată în filme precum ***Blade Runner*** (Ridley Scott, 1982), în care eroul principal este însărcinat cu eliminarea unor androizi a căror singură diferență față de ființele umane este lipsa memoriei, iar misiunea acestuia este să detecteze felul în care emoțiile androizilor sunt o funcție directă a memoriei.

Dar tema memoriei individuale și a construcției identitare este și ea legată de orașul și topografia sa. Mai ales în literatura contemporană, orașul este asociat creșterii, devenirii individului și evocă nostalgii chiar dacă imaginea sa este dezolantă.

Orașul ca sursă a imaginarului devine o temă centrală pentru mulți scriitori, precum **Italo Calvino** (1923-1985), care dedică o carte acestei teme, intitulată *Orașe invizibile*[2]. Pentru autorul italian, portretele orașelor imaginare se leagă totdeauna de orașul cunoscut. Acestea sunt prelungiri și reflecții ale omului, sunt alegorii ale vieții ca proiect și construcție.

Asemenea declarații de dragoste penru orașele de origine - precum Veneția pentru Calvino sunt teme recurente atît în literatură (Lisabona lui Fernando Pessoa, Dublinul lui James Joyce, București lui Mateiu Caragiale sau Strada Mântuleasa pentru Mircea Eliade etc.) cît și în cinema. Un asemenea exemplu este filmul lui Woody Allen, ***Manhattan*** (1979), în care acesta începe printr-o declarație de dragoste directă pentru orașul New York, în timp ce imaginile fac ecou textului pe care el îl citește.

[2] Calvino, I., *Orașe invizibile*. Editura ALL, 2011.

Exemplul 1

Mircea Cărtărescu (n.1956) este un important poet, romancier și eseist român. In scrierile sale (atît proză, cît și poezie) figura orașului apare adeseori - mai ales aceea a Bucureștiului, orașul său natal, și deși viziunile pe care le evocă sunt uneori triste, dezolante, ele sunt încărcate de o anumită duioșie și melancolie pentru orașul în care a crescut și în care locuiește în continuare. De asemenea, în aceste descrieri, urîtul sau dezolantul sunt transformate într-o sursă de inspirație și expresivitate. Astfel, nu numai locurile consacrate (centrul orașelor, zonele cu monumente istorice) pot fi surse de inspirație și de emoție artistică, ci și locurile aparent lipsite de calități estetice, precum cartierele de blocuri sau zonele dărăpănate ale orașului.
In romanele și eseurile sale, apar adesea descrieri ale unor fragmente din cartierul Colentina (unde a locuit) asociate epocii comuniste. Extragem cîteva fragmente din eseul "Colea, -n tină":

De vreo cincisprezece ani locuiesc în Colentina, pe strada Nada Florilor. E o stradă în formă de "L" care străbate un soi de ghetou muncitoresc : blocuri identice, zugrăvite în verde închis, cenușiu și ocru, așezate doar la o palmă unele de altele, atît cît să lase loc, între ele, unor înguste zone de parcare. O mișună de pisici de toate culorile se strecoară printre mașini, bătătoare și pubele revărsate, ducînd în gură cîte-o gheară palidă de găină sau distrîndu-se sadic cu cîte-un șobolan încă viu. (…) Clădirile cele mai importante de pe strada mea sînt centrala termică și dispensarul. (…)
Strada Maica Domnulu. Știu acolo cîteva case cu totul fantastice: pare că doar pereții lor exteriori au rămas în picioare, ornamentați cu gorgone de ipsos și îngeri de stuc fărîmițat, dar de fapt ruinele sunt locuite, cum o arată vreun bec aprins la etaj sau vreu hăinuță întinsă la uscat pe un balcon strîmb. Una dintre ruinele astea spectrale are o scară în spiralăexterioară, înconjurînd un turnuleț cu luminatoare rotunde ca niște lentile. În rest, barurile și cîrciumile se țin lanț pînă la Bulevardul Lacul Tei unde, dacă ai ajuns, poți considera că ai ieșit la liman. Urmează locuri civilizate: Circul de Stat, Ștefan cel Mare și, mai departe, Centrul.
Șoseaua Colentina a fost demult un loc de hoinăreală pentru mine. Pe la treisprezece -paisprezece ani coboram la Obor din tramvaiul 4 și-o luam în sus, fără țintă, impregnîndu-mă de praf și de melancolia străzii. Mă atrăgea ceva către casa nașterii și copilăriei mele? Oricum, nu eram conștient de asta. Treceam pe lîngă fabrica de săpun "Stela", cu ochiurile ei de geam necrezut de murdare, cu putoarea de grăsime rîncedă care-o făcea să semene cu o bucată mare de săpun de rufe, din acelea verzulii, apoi mă opream vreme îndelungată în fața țesătoriilor "Donca-Simo", privind clădirea de cărămidă de la intrare cu un fel de leșin, un fel de surpare interioară : parcă stăteam în fața unui edificiu văzut în altă viață, cu sute sau mii de ani în urmă. Mai tîrziu aveam să aflu că mai fusesem acolo. …

(Mircea Cărtărescu, Pururi tînăr, înfășurat în pixeli, Humanitas, 2003)

Imagine din Cartierul Colentina

Exemplul 2

Orhan Pamuk (n.1952), important autor turc contemporan, laureat al Premiului Nobel pentru Literatură în 2006. Cartea sa "Istanbul. Amintirile și orașul" (2005) este o declarație de dragoste pentru orașul său natal, Istanbul, a cărui imagine și istorie se împletesc cu amintirile autorului, începînd cu vîrsta cea mai fragedă. El prezintă o descriere destul de detaliată a istoriei orașului, a celor au reprezentat Istanbulul în pictură, fotografie, literatură, iar aceste descrieri sunt intim legate de propria sa memorie. Un studiu despre relațiile directe dintre loc și propria devenire. Cunoașterea și atașamentul față de oraș se formează prin dese peregrinări fără scop precis, prin flanerie (a se revedea definirea *flâneur*-ului), încercînd să treacă peste dezamăgirea unei prime iubiri.

"vechile și straniile străzi din Kocamustafapașa, ruinate de blocurile sinistre de beton construite în grabă, frumoasa curte a moscheii Fatih, care nu înceta să mă încînte, zona din jurul Balikli, cartierele Kurtus si Ferikoi, care pe cît deveneau mai sărace păreau mai vechi, dînd impresia că familiile mic-burgheze erau acolo de mii de ani, schimbînd limba, rasa, religia dacă un stat opresiv o cerea (de fapt nu fuseseră decît cincizeci de ani); cartierele mai sărăcăcioase întinse de-a lungul pantelor - îmi făceam drum prin mijlocul acestor locuri fără să am vreun scop. La început scopul era tocmai să nu am un scop, să evadez din lumea în care toți aveau o slujbă, un birou, o masă de lucru. Dar în timp de exploram orașul zid cu zid, stradă cu stradă, îmi vărsam propria supărare și melancolie într-însul. Chiar și acum, dacă mi se întîmplă să trec pe aceleași străzi și să văd o fîntînă de cartier în ruină, sau un zid în ruină de la vreo biserică bizantină care arată mai vechi decît îmi pot eu aminti, sau cînd mă uit în lungul vreunei străzi și văd Cornul de Aur strălucind printre zidul unei moschei și un bloc urît acoperit cu plăci urîte de mozaic, îmi amintesc cît de tulburat fusesem prima oară cînd m-am uitat la aceeași priveliște din același unghi, și îmi dau seama cît de diferit arată acum. Și nu amintirile mele sunt false ci priveliștea părea tulburătoare fiindcă eram eu însumi astfel. Mi-am turnat sufletul în străzile orașului și se află încă acolo.
Dacă am trăit suficient de mult timp într-un oraș ca să încredințăm imaginilor sale sentimentele noastre cele mai adevărate și mai adînci, vine o vreme cînd - la fel cum o melodie ne amintește o dragoste pierdută - anumite străzi, imagini și priveliști vor face la fel. Poate pentru că în timpul acestor peregrinări făcute după ce pierdusem prima mea iubire am văzut atîtea cartiere și străzi lăturalnice, atîtea priveliști plonjante, că Istanbulul mi se pare așa un loc melancolic. "

Orhan Pamuk , Istanbul. Amintirile și orașul (Istanbul. Memories and the ciy. Faber and Faber, Londra, 2005, trad. din engleză Celia Ghyka).

Istanbulul vazut de la fereastra lui Pamuk (sursa *El Pais*)

Aplicație

Imaginați propria voastră declarație de dragoste pentru orașul natal! Care sunt elementele la care vă gândiți mai întâi? Cu ce asociază ele în memoria voastră?

Cinema

De alfel, soarta cinematografului este intim legată de cea a marelui oraș modern. Primele imagini filmate ale fraților Lumière sunt legate de o experiență urbană tipică orașului modern: intrarea trenului în gară. Astfel, istoria cinematografului debutează în 1895 cu secvența intitulată ***Sosirea trenului în gara La Ciotat*** și se pare că aceasta a produs o emoție foarte puternică asupra spectatorilor, aproape de panică. Asocierea dintre imaginile tipice ale modernității: urbanitate, viteză, cinema și oraș face ca mitul fondator al cinema-ului să fie unul eminamente urban.

Figura marelui oraș modern este exploatată în cinema de la începuturile sale, în filme precum *Metropolis* (1927), sau *Berlin, simfonia unui oraș* (1926) și îl va însoți permanent de-a lungul întregii sale istorii de mai bine de un secol.

Dar relația dintre oraș și cinema este una cu dublu sens, căci la rândul său cinema-ul a avut o influență semnificativă asupra felului în care

Afișul filmului Manhattan de Woody Allen, 1979

Imagini din primul film realizat vreodată: Sosirea trenului în gara La Ciotat, Frații Lumiere, 1896

sunt gândite orașele secolului XX și asupra felului în care se construiesc orașele în imaginarul colectiv.

Aplicație

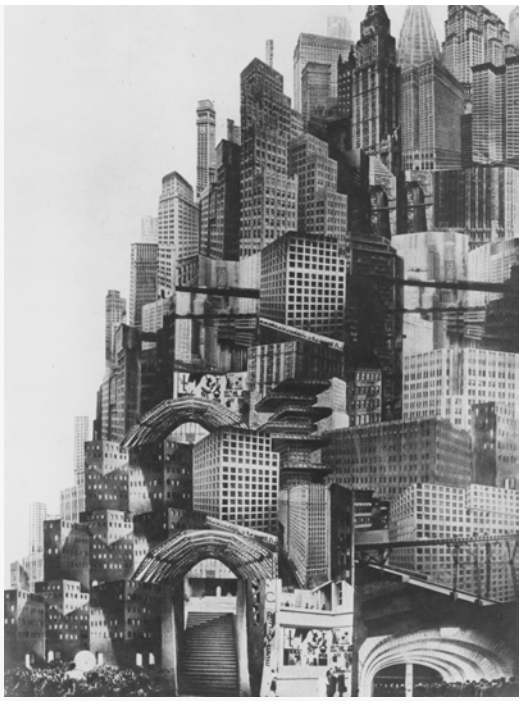
Descrieți cum este prezentat cadrul urban în ultimul film pe care l-ați urmărit. Identificați care sunt elementele reale și cele imaginare în acesta și cum a afectat filmul propria voastră reprezentare a orașului.

Exemplul 3

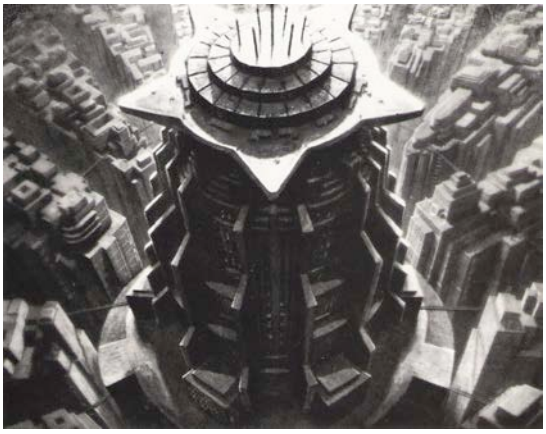
Metropolis este un film realizat de regizorul german Fritz Lang în 1927. Acțiunea filmului este plasată cîndva în anul 2000 și se petrece într-un oraș al viitorului care este organizat ierarhic pe verticală: deasupra se găsește un fel de Grădină a Edenului pentru copiii patronului orașului, Frederson, și prietenii lor, iar sub pămînt se găsesc mașinile care fac posibilă funcționarea orașului și cartierele în care locuiesc muncitorii care întrețin și lucrează cu mașinile. Această dualitate - imagine a injustiției sociale - este sursa conflictelor care au loc în film, dar care se vor încheia în mod fericit prin împăcarea dintre Frederson și muncitorii pe care îi exploatează.

Scenografia este aceea a unui oraș imaginar, dar ale cărui forme își au originea în orașul modern (mai ales american) și arhitectura modernă de la începutul secolului XX. Titlul și prezența permanentă a referinței la oraș sugerează că povestea propriu-zisă este mai puțin importantă decît tema principală a filmului, care este orașul viitorului, *Metropolis*.

Acesta apare lipsit de oameni, cu autostrăzi suspendate și suprapuse, zgârie-nori uriași și mașini și avioane care se deplasează printre acestea - o imagine a orașului viitorului care va fi reluată în multe filme de-a lungul secolului XX. Referința principală este la Turnul lui Babel, care a eșuat datorită ambițiilor necugetate ale oamenilor de a construi un oraș care să ajungă pînă la cer.
In *Metropolis* orașul și societatea apar în două ipostaze - aceea de utopie (orașul de deasupra, suspendat, aerian, la lumina soarelui) și distopie (orașul subteran, sumbru, unde lumina soarelui nu ajunge niciodată iar muncitorii duc o viață chinuitoare și fără speranță). Aceste două posibilități - utopică și distopică sunt negociate prin intermediul orașului.

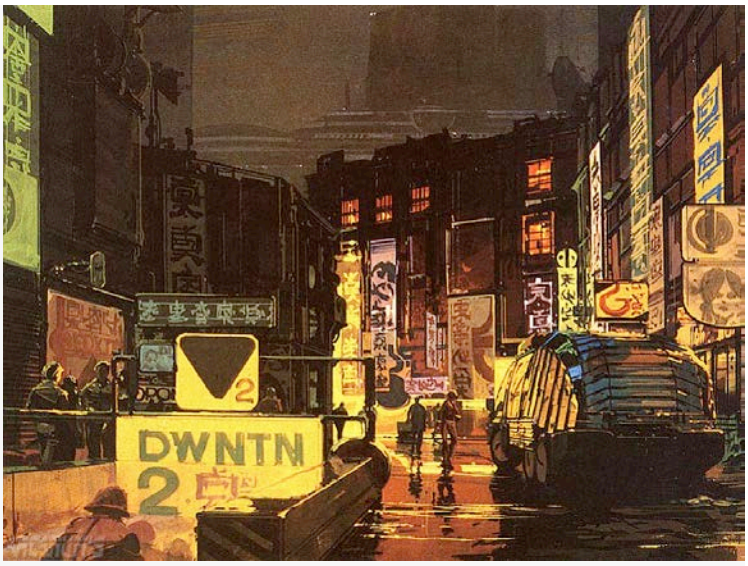


Horst von Harbou, fotografii de la turnajul filmului Metropolis, 1926.



Horst von Harbou, fotografii de la turnajul filmului Metropolis, 1926.

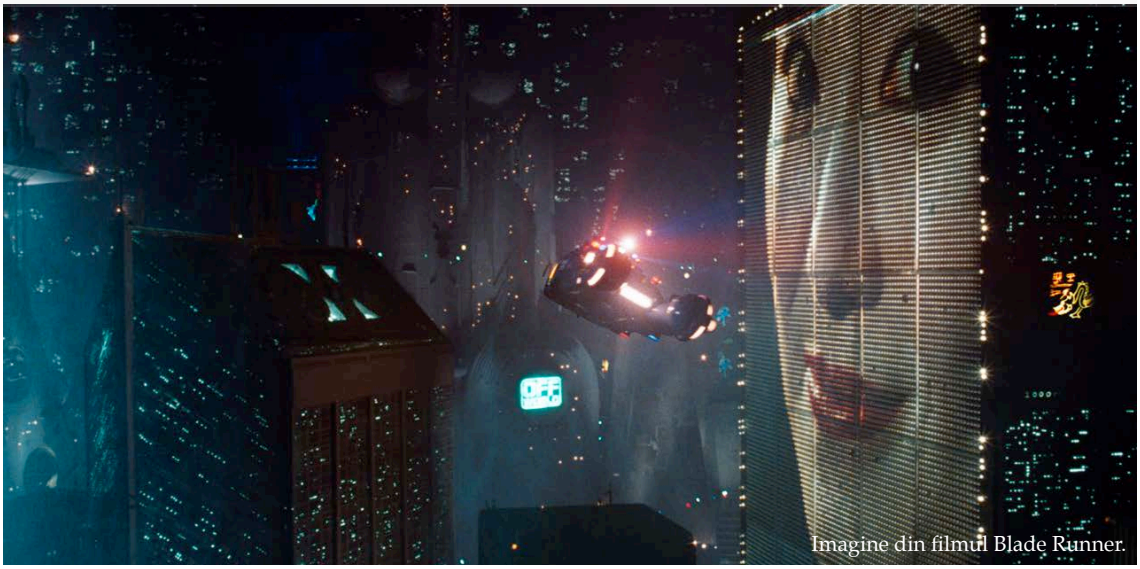
Exemplul 2



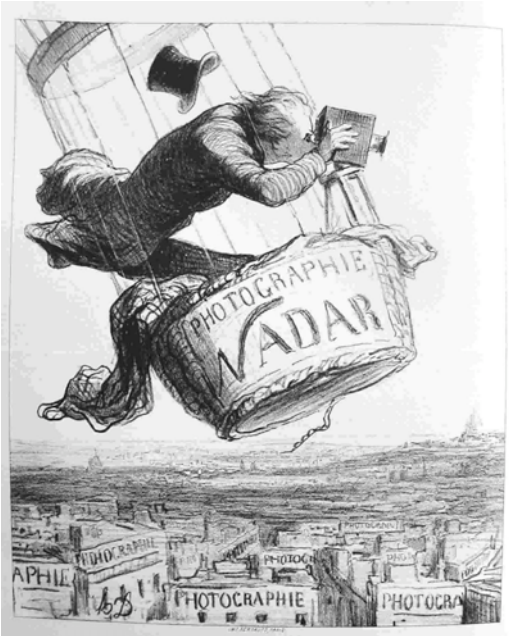
Afiș pentru filmul Blade Runner.

Blade Runner este un film science-fiction realizat de Ridley Scott în 1982 care face referiri directe la *Metropolis* prin scenografie, temă și narațiune. Acțiunea este plasată în 2019 în Los Angeles, deși orașul din film este un hibrid de imagini urbane ale altor orașe (mai ales New York, dar și Tokyo, Londra, Honk Kong). Este de fapt o proiecție a trăsăturilor marelui orașului contemporan în viitor. Ceea ce diferă față de Metropolis este că acest oraș viitor pornește de la orașul contemporan existent, real, care este prezentat ca fiind fragmentar, întunecat (nu e niciodată soare, e mereu noapte și plouă), foarte pestriț și multicultural (se vorbesc mai multe limbi, locuitorii provin din culturi foarte diferite). Corporația Tyrell conduce orașul și fabrică niște oameni-mașini (replicanți) care sunt trimiși în spațiu să lucreze. Ei nu au dreptul să se întoarcă pe Pământ, iar dacă o fac, sunt lichidați de forțele de ordine - Blade Runners. Acțiunea urmărește această vînătoare a unor replicanți rebeli și ucigași, pe care eroul principal trebuie să îi prindă și distrugă. Replicanții nu au amintiri și nici emoții, și testarea amintirilor lor este singurul mod de a-i detecta.
Blade Runner continuă și adaptează temele și scenografia introduse de Metropolis. Filmul celebrează imaginea urbană, care însă în Blade Runner este în același timp un oraș existent pe cale să se degradeze și în care sunt introduse elemente de design al viitorului (mașini zburătoare, tehnologizarea vieții cotidiene, arhitectura corporației Tyrell care reia tema turnului lui Babel combinată cu cea a arhitecturii moderne). Acest oraș se referă așadar în același timp la trecut și la viitor. Imaginile sunt întunecate iar singurele surse de lumină sunt artificiale, precum marile panouri publicitare care împînzesc orașul și fac o aluzie critică la rolul și locul publicității în orașul și societatea contemporană.

Los Angeles-ul din Blade Runner este o distopie (a se revedea definiția), și spre deosebire de Metropolis, dualitatea cu lumea utopică - perfectă - de deasupra - e inexistentă. Aceasta pentru că momentul în care apare filmul (anii 80) este un moment al crizei orașului contemporan și în care în general reprezentarea orașului în film are rolul de a critica starea acestuia de decădere. Filmele anilor 1990 - 2000 continuă cele două linii - de a arăta violența decadenței urbane și sociale dar și de a imagina o ieșire - în spațiu sau printr-o salvare a planetei (ca de pildă în filmul-parodie lui Luc Besson din 1997, *The 5th Element* - "Al 5-lea element"-


Imagine din filmul Blade Runner.

Fotografie

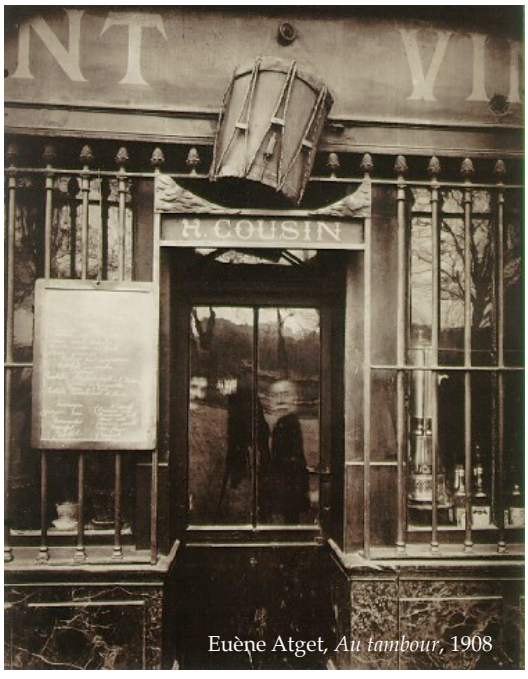


Daumier. litografie cu balonul lui Nadar. 1853

Charles Baudelaire este primul care acordă o atenție deosebită fotografiei, căreia însă nu îi acordă încă statutul de artă, ci îi atribuie rolul de a fi un servitor al științelor și artelor. El este de altfel prieten cu **Nadar**, primul experimentator al fotografiei aeriene, în 1858. Imaginea aeriană va fi apoi intens folosită pe de o parte ca metodă de reprezentare a realității urbane (considerată, dacă e privită de sus, ca "obiectivă") și ca un mijloc de proiectare a orașelor moderne, în care vederea de sus introduce o nouă scară și un nou tip de abordare.

Pe de altă parte, fotografia este și o cronică a vieții cotidiene sau a reprezentării spațiilor urbane, care devin în timp un subiect pentru această nouă artă.
Primele fotografii care acordă un interes obiectelor de arhitectură - în raport cu portretul, care este subiectul predilect - apar devreme, încă din secolul al XIX-lea, cu imaginile realizate de William Henry Fox Talbot (1844), și mai apoi în opera lui **Eugene Atget** (1857-1927). Atget este fotograful decorului urban văzut ca scenografie, introducînd în acesta și decorul minor, nu doar monumentele și spațiile majore ale orașului. Interesul pentru aceste spații atestă un anume tip de sensibilitate și o reverență față de obiectul fotografiat.

Dezvoltarea fără precedent a comunicațiilor face ca imaginea orașelor fotografiate sau filmate să devină familiară tuturor oamenilor de pe glob. Într-un fel, suntem cu toții cetățeni ai tuturor orașelor tocmai prin intermediul reprezentărilor acestora și atunci acestea fac parte din imaginarul nostru colectiv, chiar daca nu le-am experimentat în mod direct. Fără îndoială fotografia a avut o contribuție esențială la această răspîndire a cunoașterii despre orașe și la formarea unei anumite priviri estetice asupra acestora. Fără să vrem purtăm în memoria noastră latentă fragmente ale imaginilor urbane devenite celebre, și care configurează la rîndul lor privirea noastră asupra propriilor locuri. Astfel, ne putem imagina cu greu Parisul fără privirea unor artiști precum **Andre Kertesz** (1894-1985) - a cărui descriere a treptelor cartierului Montmartre a făcut de multe ori înconjurul lumii- sau **Robert Doisneau** (1912-1994). Doisneau introduce ca subiect fotografic viața urbană și sociabilitatea în oraș: orașul devine o imensă scenă în care se desfășoară la tot pasul evenimente ale cotidianului, o scenă unde eroii sunt anonimi, sunt oamenii de lîngă noi, surprinși în ipostaze tandre sau amuzante sau dramatice.



Euène Atget, *Au tambour*, 1908

De asemenea, imaginea New York-ului este

Berenice Abbott, Canyon, *Broadway and Exchange Pl...* 1936, National Gallery of Art, New York

Robert Doisneau, *Les Jardins de Champ de Mars*, 1944

André Kertesz, Montmartre, Paris, 1930

asociată cu fotografiile artistei americane **Berenice Abbott** (1898-1991), care explorează ideea de oraș ca peisaj (pentru ea intersecția de zgârie -nori devine, simbolic, un canion - mit al peisajului natural nord-american).
Pentru majoritatea acestor artiști, orașul este subiectul unei priviri estetice, poetice, din care se desprinde o anumită duioșie pentru acesta : în același timp înfricoșător și tandru, tentacular, copleșitor și inevitabil.

Gările, tramvaiul, cinematografele, noile spații cinematice ale orașului modern sunt și ele subiecte predilecte pentru reprezentarea fotografică.

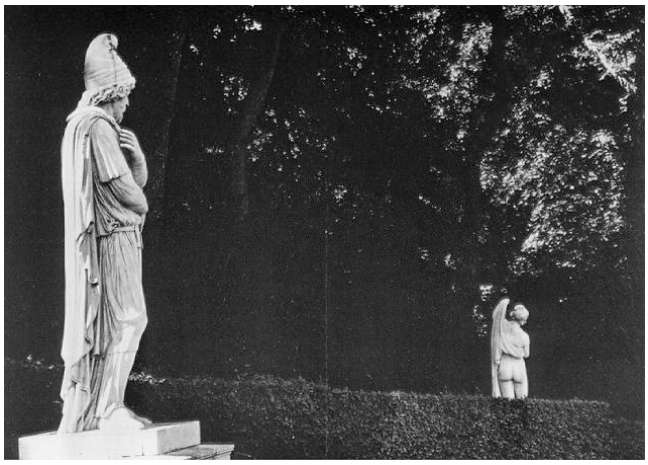
Un subiect care începe să devină tot mai prezent în relația dintre fotografie și oraș este acela al cronicii instantanee a vieții urbane. Acesta este introdus de fotograful francez **Henri Cartier Bresson** (1908-2004), prin ceea ce va fi numit fotojurnalismul, și al cărui părinte este considerat. Acesta este preocupat de fotografia de stradă și al reportajului live, prin captarea peisajului străzii și a orașului în mișcare.

Concluzii

Schimbările la nivelul societății secolului al XIX-lea se reflectă în creșterea fără precedent a orașelor.

Eroul orașului (și romanului) modern pendulează între anonim și excepțional
Orașul este principalul subiect de inspirație pentru artiștii moderni. El este de multe ori protagonistul operelor, nu doar decorul pentru acestea.

Noile arte ale modernității - fotografia și apoi cinema-ul - sunt intim legate de oraș și de reprezentarea acestuia. Urbanitatea modernă este sursa principală a inspirației pentru aceste noi arte și la rândul lor, prin locul pe care îl acordă orașului, ele au o influență majoră asupra felului în care orașul se construiește în imaginarul colectiv. Răspândirea la scară planetară a reproducerilor și a filmelor face ca orașele lumii să devină familiare tutoror oamenilor, fără să fie nevoie aceștia să le experimenteze. Aceasta va duce și la o mai largă conștientizare a ideii de patrimoniu mondial, în același timp cu o dezvoltare fără precedent a turismului mondial.



Robert Doisneau, Versailles, 1966 © Estate of Robert Doisneau

Peisajul urban

Ioana Tudora

Obiective :

- Înțelegerea conceptului de peisaj cultural și de peisaj urban
- Introducerea unei grile de lectură a peisajului urban

Foto Celia Ghyka

1. Peisajul

Peisajul este definit în mod uzual ca tablou sau ca un colț din natură ce poate fi subiectul unui tablou. Din punct de vedere geografic, peisajul este un mediu specific ce se diferențiază de celelate prin modul de asamblare a elementelor sale componenete (relief, climă, sol, vegetație etc). Tot dicționarele ne definesc peisajul ca pe o imagine de ansamblu a unui gen artistic: muzică, literatură, dans. Astfel, putem vorbi despre peisajul muzical sau despre peisajul literar.

Așadar peisajul pare un termen confuz, greu de definit. El este în primul rând un spațiu, de obicei natural, dar și reprezentarea lui. Două idei se leagă inerent de conceptul de peisaj: **calitatea estetică și imaginea de ansamblu**.

Exemple de peisaje naturale: peisaj de podiș, peisaj deluros, peisaj de munte

Aplicație

Dați câteva exemple de peisaje și de picturi de peisaje pe care le cunoașteți.

Peisajul este deci un loc frumos, care ne inspiră să îl contemplăm, care crează emoție artisitcă. Dar cum devine un spațiu peisaj?

Pictura de peisaj și aprecierea frumosului

La începutul picturii peisagere teritoriile reprezentate erau mai ales cele rurale: dealurile cu vii sau pășunile mănoase. Deci primele peisaje nu erau nici pe departe naturale, ci antropice – create de om. Mult mai târziu muntele sau marea, ca spații naturale, aproape sălbatice au devenit peisaje și oamenii au învățat să le perceapă frumusețea.

Frumosul

Frumosul este explicat de filosoful Immanuel Kant (1724-1804) ca un rezultat al judecății noastre. El este legat de sentimetul de plăcere produs de obiectul admirației sau contemplației, dar de fapt noi învățăm să apreciem ceea ce este frumos. Pentru a percepe frumusețea sunt necesare imaginația, intelectul, spiritul și gustul, ceea ce presupune o educație a perceperii frumosului. Pentru înțelegerea peisajelor Kant mai propune, dincolo de frumos, un alt termen: cel de sublim. Astfel Kant ne explică faptul că, pentru a aprecia imaginea unui lanț muntos ce se ridică deasupra norilor avem nevoie de sentimentul de sublim în timp ce pentru a ne bucura de vederea unui câmp de flori străbătut de pâraie apelăm la sentimentul de frumos.

Dar nici un peisaj nu este natural. Munții sunt străbătuți de drumuri, pădurile sunt plantate deseori de oameni, câmpurile sunt plantate de agricultori.

Toate peisajele sunt transformate, dacă nu create, de oameni. Astfel vorbim astăzi de **prima natură și de a doua natură, de primul, al doilea și al treilea peisaj.**

John Dixon Hunt, urmându-l pe Cicero, considera natura sălbatică, neatinsă de om, ca fiind **prima natură**. El identifica cea de-a **doua natură** ca fiind cea a agriculturii, a spațiului rural. El reia apoi termenul de **a treia natură** de la Bartolomeo Taegio pentru a numi grădinile și parcurile făcute pentru plăcerea estetică.

Thomas Gainsborough, *Peisaj cu vite*, 1773, Yale Centre for British Art, New Haven, Connecticut

Aplicație:

Numiți trei locuri pe care le-ați văzut sau de care ați auzit și care corespund cu prima, a doua și a treia natură.

Cele trei peisaje

John Binckerhoff Jackson descria la rîndul său trei peisaje.

Primul peisaj este cel rural, al comunităților de oameni care se adaptează la natură și o modelează pentru a putea supraviețui, acest prim peisaj presupune a adaptare a oamenilor la natură și a naturii la oameni. Acest peisaj mai este cunoscut și sub numele de peisaj vernacular.

Al doilea peisaj este un peisaj politic, în care modelarea spațiului nu mai are ca scop doar simpla supraviețuire a unei comunități ci afirmarea unei culturi comune, a unei puteri economice sau militare. Este un peisaj care presupune dominarea naturii de către om. Jackson consideră că ecologia și modul în care oamenii reconsideră astăzi relația lor

Camille Pissaro, *Peisaj lângă Louvenciennes*, 1870

Claude Monet, *Răsărit*, 1873

Natura sălbatică; malul mării și prezența morții. A doua natură : vii în Franța. A treia natură: grădinile de la Versailles.

cu natura este pe cale de a genera un al treilea peisaj, unul în care oamenii conlucrează cu natura.

Al treilea peisaj presupune pe de o parte respectarea naturii de către om iar pe de altă parte o vernacularizare a celui de-al doilea peisaj, devenit astăzi dominant.

Tot Jackson definea peisajul ca fiind o compoziție de spații create sau modificate de om pentru a servi drept infrastructură vieții lor colective.

Atât definirea celor trei naturi cât și cea a celor trei peisaje trimit la un nou concept: cel de peisaj cultural. Astfel peisajul nu mai apare ca un colț de natură ce devine un subiect al unui tablou ci chiar cadrul în care trăim zi de zi. Din acest peisaj cultural , așa cum este el definit de Convenția Europeană a Peisajului, semnată la Florența în 2000 și ratificată de România în 2002, face parte și peisajul urban, adică orașele.

Concepte introduse

Ecologie
Ecologia studiază relaţia dintre fiecare specie şi mediul său, organic sau nu, precum şi strucura, funcţionarea şi evoluţia sistemelor vii. Ea s-a dezvoltat în jurul conceptului de ecologie, inventat de biologistul german Erns Haekel în 1866 (oekologie – provenind din greacă : okios – casă şi logos – studiu/ ştiinţă), termen care pleacă de la idea de "economie a naturii" exprimată de Darwin. In cadrul ecologiei un câmp de studiu care s-a dezvolatat relativ rapid este cel al ecologiei peisajului – *landschaftoekologie* – termen introdus în 1939 de bio-geograful C. Troll plecând de la o serie de studii ecologice realizate pe baza analizei de fotografii aeriene.

Primul peisaj: localitate pueblo și casă dobrogeană. Al doilea peisaj: industria

Convenția Europeană a peisajului pleacă de la premiza că peisajul participă într-o manieră importantă la interesul general în ceea ce priveşte domeniile: cultural, ecologic, de mediu şi social şi că el constituie o resursă favorabilă pentru activitatea economică. Este subliniată importanța peisajelor ca parte importantă a calităţii vieţii pentru oamenii de pretutindeni: în areale urbane sau rurale, în areale degradate sau în cele care se prezintă într-o stare perfectă, în spaţii recunoscute ca fiind de o frumuseţe deosebită, precum şi în cele obişnuite. Convenția dorește să răspundă voinţei publice de a se bucura de o calitate crescută a peisajelor şi să joace un rol activ în transformarea lor. Peisajul este considerat a fi o parte de teritoriu perceput ca atare de către populaţie, al cărui caracter este rezultatul acţiunii şi interacţiunii factorilor naturali şi/sau umani; iar politica peisajului este o expresie prin care autorităţile publice competente desemnează principii generale, strategii şi linii directoare care permit adoptarea de măsuri specifice care au ca scop protecţia, managementul şi amenajarea peisajului.
În vederea managementului și amenajării peisajelor țările semnatare trebuie să mărească gradul de conştientizare a societăţii civile, organizaţiilor private şi autorităţilor publice în ceea ce priveşte valoarea peisajelor şi rolul transformării lor și să formeze specialiști în domeniu peisajului, capabili să imagineze și să urmărească politicile și proiectele de peisaj sau privind valorile legate de peisaj şi protecţia, managementul şi amenajarea acestuia.

2. Peisajul urban

Dacă pentru a descoperi peisajul natural sau rural am avut nevoie de ajutorul pictorilor, frumusețea peisajelor urbane a fost descoperită mai ales cu ajutorul fotografiei. Astfel primii fotografi au surprins frumusețea orașelor și ne-au făcut să înțelegem că spațiile în care trăim zi de zi au calități scenice și caractere puternice. Așa cum se va discuta și în capitolul legat de reprezentările orașului, fotografii ne-au făcut să înțelegem individualitatea, personalitatea și originalitatea fiecărui oraș în parte.

Pentru a înțelege peisajul urban trebuie să înțelegem mai mult decât arhitectura clădirilor. Orașul este o structură complexă, poate cea mai complexă structură creată de om, dar pe care suntem obișnuiți să o ignorăm pentru că aici ne petrecem aici viața de zi cu zi. Frumusețea orașelor este ascunsă de frecventele inconveniențe pe care le trăim în mod cotidian. Traficul, agitația orașului, aparenta dezordine, murdăria străzilor, senzația de haos ne împiedică să percepem valoarea estetică a oricărui oraș. Pe de altă parte tot orașul este cel care ne-a învățat să avem o privire estetică asupra peisajelor cele mai stranii și mai neobișnuite, mai lipsite de banalitate în ciuda aparentei lor insignifianțe.

Descoperitori ai peisajelor urbane Eugène Atget - Parisul, Alfred Stieglitz - America, Nae Ionescu -Bucureștiul

Artiștii Călin Dan (stânga, lucrarea *Sample City*, 2003) și Iosif Kiraly (dreapta) descoperind Bucureștiul

Cine construiește orașele?

Vechile orașe sunt opere anonime, sau mai bine zis sunt opere colective, cea mai mare parte a autorilor lor fiind necunoscuți. Abia în perioada Renașterii o parte din edificiile publice sau palatele importante aveau un autor clar și recunoscut. Chiar și catedralele medievale care par să fie opera unui arhitect cunoscut sunt de fapt creația mai multor constructori ce au modificat în

mod repetat proiectul inițial. Dar ansamblul urban este unul colectiv, înglobând clădiri construite de arhitecți cunoscuți și case construite de oameni obișnuiți sau de meșteri anonimi.

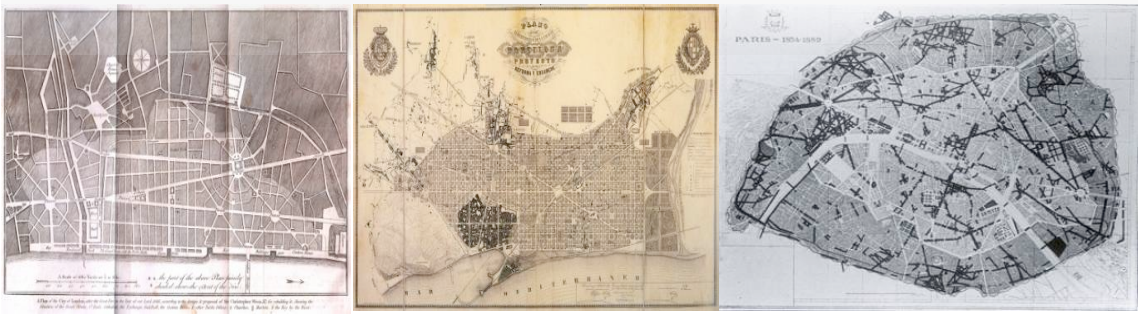
În timp orașul a devenit un proiect politic important. Astfel cârmuitorii imaginau, cu ajutorul arhitecților, capitale magnifice, care să le reprezinte puterea.

Exemple

Christopher Wren a fost numit, de către Charles II, supraveghetor al lucrărilor regale. El a realizat noul plan de reconstrucție a Londrei după incendiul din 1666. Londra de astăzi nu îi datorează numai structura centrului său ci și mare număr mare număr de clădiri importante printre care și catedrala Sfântul Paul.

Ildefonso Cerda a conceput, între 1855 și 1869 planul de extindere a Barcelonei, a cărei imagine este generată până astăzi de viziunea lui. Grila ortogonală care acoperă astăzi întreg orașul a fost concepută de Cerda.

Napoleon an III-lea l-a însărcinat pe baronul Georges-**Eugene Haussmann** să modernizeze Parisul. Viziunea lui Napoleon III era influențată de imaginea Londrei, oraș unde și-a petrecut copilăria. Modernizarea Parisului a presupus reconstrucția sa aproape totală, vechile cartiere medievale fiind tăiate de bulevarde largi articulate de piețe uriașe în formă de stea.



Planul Lui Christopher Wren pentru Londra, planul Barcelonei si planul Parisului cu trasarea noilor bulevarde

Aplicație

Numiți alte capitale sau orașe importante (decât cele menționate mai sus) și găsiți imagini cu spații sau clădiri reprezentative ale acestora (în cărți, pe internet, în reviste...)

Orașul ca palimpsest

Dar nu toate orașele au fost create de un planificator la un moment dat. Cele mai multe orașe sunt formate din fragmente ce reprezintă , fiecare în parte, epoca în care au fost concepute. Astfel în jurul centrului medieval sau renascentist se înalță cartierele burgheze, apoi zonele industriale și cartiele moderne. Orașul se prezintă ca un **palimpsest**, combinând imagini și fragmente care aparțin mai multor epoci.

Concepte introduse

Palimpsest
Palimpsest: un pergament sau papirus care a fost scris, șters și rescris din nou, păstrând urmele ce aparțin tuturor inscripțiilor ca niște straturi suprapuse.

Astfel, pentru a înțelege peisajul urban trebuie deci să cunoaștem întâi istoria orașelor în care trăim sau pe care le vizităm. Felul în care înțelegem peisajul urban este legat de modul nostru de viață și de modul în care folosim orașul. Deseori viața cotidiană ne împiedică să mai observaă orașul în care locuim. Avem impresia că îl cunoaștem. Și într-un anumit sens cunoaștem foarte bine orașul în care trăim zi de zi sau pe care îl vizităm deseori. Dar pe de altă parte nu mai suntem atenți la felul î care el se transformă.

Suntem mai atenți la detalii, la arhitectură, la atmosfera orașului atunci când călătorim, când mergem să vizităm un oraș nou. Iar atunci când călătorim vizităm centrele istorice dar aproape niciodată nu mergem să vizităm cartierele noi ale marilor orașe. Fiecare cartier reprezintă un peisaj urban distinct ce exprimă modul în care orașele au fost construite într-o anumită perioadă. Cu toate acestea nu toate ni se par la fel de interesante sau de frumoase.

Aplicație

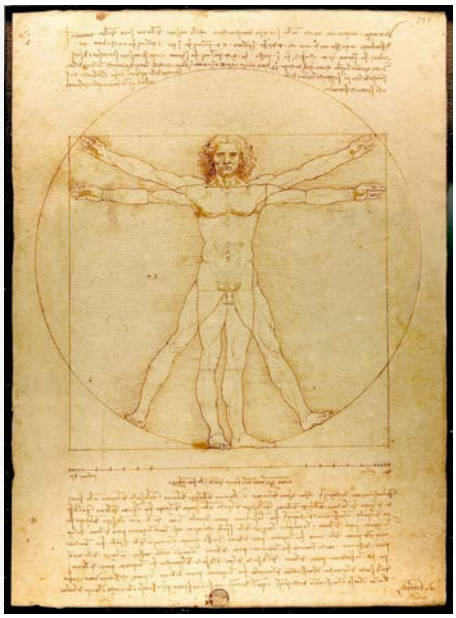
Numiți trei cartiere diferite din localitatea în care locuiți. Încercați să descrieți prin ce diferă unele de celălalte. Care dintre ele vi se par frumoase sau urâte și de ce le percepeți așa?

Istoricul ideii de peisaj urban

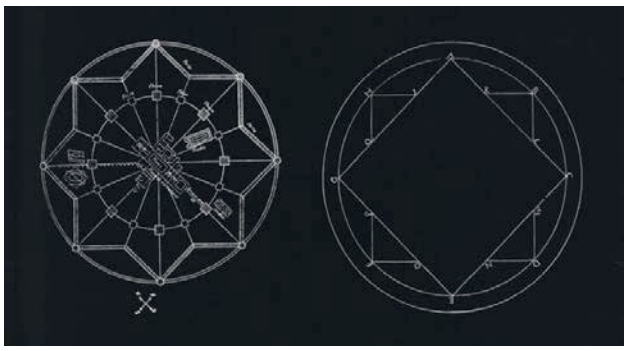
De multe ori legăm idea de frumusețe de cea de ordine. Începând cu preioada Renașterii înfrumusețarea orașelor se făcea prin intervenții ce urmăreau crearea unei geometrii clare. Asfel au fost create piețe și spații simetrice, care aduceau ordine și monumetalitate orașului.

Renașterea

Renașterea a fost o mișcare culturală ce a început în Italia, la Florența, în secolul al XIV-lea și s-a răspândit, în mod diferit, în toată Europa durând pînă în secolul al XVII-lea. Renașterea a provocat schimări majore, față de perioada medievală căreia îi succede, în literatură, pictură, științe, religie, politică și educație dar și în arta construirii orașelor. Este considerată ca fiind perioada în care s-a născut modernitatea, reprezentând o revoluție în gândire în general. Apare și noțiunea omului renascentist, modelul cel mai ilustru fiind Leonardo da Vinci, artist și om de știință și intelectual complex, preocupat de toate aspectele cunoșterii. În privința modului în care sunt concepute orașele în perioada Renașterii un rol important îl joacă inventarea perspectivei, și prin aceasta inventarea peisajului. Un alt aspect important în joacă apariția utopiilor și a modelelor de orașe ideale precum cele concepute de Filarete sau Scamozzi. Un rol important l-au jucat în perioada Renașterii marile familii aristocratice, conducătorii politici precum Cosimo de Medici, conducător al Florenței. Acești conducători și oameni bogați au finanțat artele și au susținut științele.



Leonardo da Vinci, *Omul vitruvian*, 1452



Stânga: Antonio di Pietro Averlino, zis Filarete - model conceput pentru Sforzinda, un oraș ideal numit după Francesco Sforza, condotier și Duce de Milano, om politic modern și protector al artelor. Filarete compară orașul ideal cu un organism uman, și ar trebui să funcționeze la fel, apelând astfel - ca mai toți autorii Renașterii - la metafora omului ca măsură a lucrurilor (1465).
Dreapta : Vicente Scamozzi: planul cetății Palma Nuova, construită pentru protejarea din punct de vedere militar a Veneției (1593).

Exemple de piețe renascentiste

Piazza Santissima Annunziata din Florența este delimitată de Ospedale degli Innocenti , construit în 1419 de Filippo Brunelleschi și de prezența Bazilicii Santissima Annuntiata începută de Michelozzo, contiunată de Alberti și terminată (prin adăugarea noii fațade) de Giovanni Battista Caccini. Statuia lui Ferdinand I de Toscana a fost realizată de Giambologna (pseudonim pentru Jean de Boulogne) în 1608.

Campidoglio din Roma (Piața Capitoliului) a fost construită de Michelangelo Buonarroti în 1536-1546 la comanda Papei Paul III, fapt ce a determinat orientarea spațiului existent déjà înainte către bazilica St. Pietro, centrul papalității (piața preexistentă era orientată către forumul roman). În geometria complexă a pieței se simte deja influența barocului, bazat pe dinamism și efecte optice ce controlează perspectiva.

Plaza Mayor din Madrid a fost construită, începând cu 1617 în timpul domiei lui Felipe III, pe locul fostei peițe del Arrabal. Lucrarea a fost demarată de arhitectul Juan Gomez de Mora după proiectul lui Juan de Herrera realizat în 1576 la comanda lui Felipe I. Piața a fost refăcută de Juan de Villanueva în 1790, după ce fusese distrusă de un incendiu. Statuia lui Felipe III îi aparține tot lui Giambologna.

Ca urmare a dorinței de ordine și a importanței jucate de perspectivă în planificarea orașelor au fost create noi spații publice bazate pe simetrie și geometrie. Acestea dau o nouă imagine orașelor și reprezintă până astăzi exemple de referință pentru calitatea spațiilor publice.

Dar atunci când ne plimbăm prin orașe deseori apreciem cartierele vechi și ne displac cele noi. Dar cele mai multe cartiere vechi sunt aparent dezordonate, cu străzi șerpuite, cu case nealiniate, cu stiluri de arhitectură diferite. Cele mai multe cartiere noi sunt ordonate, cu cladiri aliniate și cu o arhitectură unitară. Și atunci cum putem explica preferința multora dintre oameni pentru centrele istorice și orașele medievale? Una dintre explicațiile cele mai simple a fost dată încă de la sfârșitul secolului XIX de către Camillo Sitte în cartea sa despre Arta construirii orașelor. Argumentele pe care Sitte le aduce în favoarea frumuseții și echilibrului spațiilor urbane medievale în raport cu cele contemporane lui este cel al scării umane. Nu numai că vechile spații erau gîndite la scară umană, ele erau gîndite pentru oameni. Pietonii se aflau în centrul atenției din moment ce mașinile mai aveau mult până să apară. Astfel încât confortul persoanelor era principala preocupare a celor ce amenajau aceste spații. Piețele vechilor orașe erau gândite mai ales ca locuri de întâlnire și schimburi între oameni, ca spațiu pentru

Piețe urbane medievale în Tallinn (Estonia), Leuven (Belgia) și La Rochelle (Franța)

festivitățile urbane și mai puțin ca spații de tranzit sau dedicate traficului, chiar dacă erau și atunci traversate de trăsuri sau căruțe.

Majoritatea piețelor medievale sunt și astăzi spații urbane dedicate pietonilor, în mare parte și datorită faptului că modul lor de construcție și îngustimea străzilor laterale le fac greu accesibile mașinilor. Dar în cazul majorității acestor piețe re-transformarea lor în spații pietonale s-a bazat pe o decizie politică ce urmărea îmbunătățirea calității vetii locuitorilor dar și punerea în valoare a **patrimoniului urban**. În privința calității spațiului urban, majoritatea specialiștilor

Exemplu

Piazza del Campo din Siena, un spațiu în care fiecare se poate opri, odihni, citi, petrece timpul sau participa la sărbatorile orașului precum Palio di Siena, o cursă ecvestră ce se ține de două ori pe an. Piața a fost pavată cu cărămidă și travertin, așa cum este și astăzi, încă din 1349. Conformarea pavajului are un rol funcțional, asigurând scurgerea apelor către rigola principală, dar are și un important rol simbolic, cele nouă sectoare amintind de Noveschi (cei nouă) – membrii unei oligarhii bancare ce au condus orașul-stat Siena între 1287 și 1355, care au construit piața, palatele seniorale ce o înconjoară și au dat splendoarea Sienei în perioada medievală, moment de mare stabilitate și prosperitate a orașului.

sunt de acord cu faptul că una din cele mai frumoase și mai bine locuite piețe urbane rămâne și astăzi **Piazza del Campo din Siena** (Italia). Spațiul său liber permite o multitudine de utilizări, pavajul în pantă funcționând ca un amfiteatru. Terasele orientate spre centrul piației, fântâna dar și spațiul deschis în sine sunt atracții atât pentru turiști cât și pentru locuitorii orașului.

Dacă piața din Siena este cel mai frumos spațiu urban atunci frumusețea ei nu poate fi dată nici de simetrie nici de perfecțiunea geometriei. Astfel atingem din nou problema scării umane, cea care asigură succesul permanent, indiferent de perioadă sau modă, a acestui spațiu. Iar dincolo de scara umană, care permite orientarea și utilizarea facilă a spațiului, perceperea peisajului urban este profund legată de confort și de stimularea simțurilor. Jane Jacobs spunea că un oraș este interesant dacă străzile sale, spațiile sale publice arată interesant.

Dar ce face un spațiu urban interesant? Oamenii sunt în general atrași de prezența altor oameni așa cum ne explică și Jan Gehl în multitudinea de studii pe care le-a dedicat spațiului public în general. Iar oamenii se mișcă prin oraș având o țintă mai mult sau mai puțin precisă, căutând un loc anume sau un lucru anume. Centrele urbane sunt mai animate decât periferiile în mare

Malul Canal Grande la Veneția, portic la Padova ș.a.m.d. locuri care invită oamenii să se oprească.

măsură datorită comerțului și a serviciilor ce se aglomerează în centru. Dar pe de altă parte comerțul se instalează acolo unde deja există oameni, vad. Astfel arhitectura orașului și funcțiunile sale se determină reciproc. Modul în care sunt gândite spațiile urbane ale orașelor vechi le face să fie la îndemâna oamenilor și să le folosească. Arhitectura participă activ la viața spațiului public. Fațadele permit oamenilor să se oprească, fîntânile sunt folosite ca bănci, devenind locuri de întâlnire. Locurile de întâlnire determină apariția comerțului și a teraselor.

Aplicație

Dați exemple de locuri în care se strâng oamenii în spațiul public în localitatatea în care locuiți și încercați să le descrieți și să înțelegeți ce le face atractive

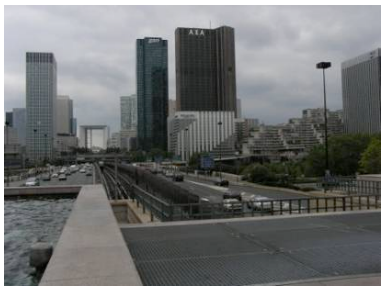
Spațiul public în orașul modern

Orașul modern tinde să separe zonele în care oamenii locuiesc – zonele rezidențiale de zonele centrale, unde se aglomerează doar comerțul, serviciile și birouri și de zonele industriale. Acest mod de a concepe orașele se numește **zoning**.

Zoningul a fost generat de dezvoltarea industirei începând cu secolul XIX. Acesta generează largi teritorii urbane monofucționale: locuire, industrie. Această împărțire a orașului ilustrează noua concepție a societății industriale care împarte timpul în trei părți. Astfel o zi este formată, teoretic din opt ore de lucru, opt ore de loisir și opt ore de odihnă. Acestă împărțire a timpului este reflectată în ordinea spațială: zone de activități (industrie sau birouri), zonele centrale cu comerț, muzee, cinematografe, etc. și zonele rezidențiale. Deși zoningul a fost în secolul XIX și la începutul secolului XX o idee revoluționară, ce încerca să rezolva probleme legate de

Zone urbane monofuncționale: cartier de locuințe la periferia Parisului, zonă industrială din Sheffield, Canary Warf-cartier de birouri din Londra – lumea se grăbește seara să intre la metrou și să părăsească zona cît mai repede.

poluarea industrială, el s-a dovedit o formulă mai degrabă nocivă vieții urbane, generând ceea ce se numesc astăzi cartiere-dormitor sau mari zone de birouri sau industrie ce sunt mai degrabă orașe întregi lipsite de viață.



Infrastucturile rutiere fracturează orașul, izolând cartiere sau ansambluri urbane ale căror locuitori sau utilizatori devin dependenți de mașină sau de transportul în comun, neputându-se deplasa pe jos sau cu bicicleta: cartierul de birouri La Defense și suburbia Courneuve la Paris, blocuri din Sheffield amplasate lîndă autostrada de centură

Aceste zone erau separate nu numai funcțional dar și fizic. Autostrăzile suspendate ce traversau orașul pentru a asigura accesul auto facil creau fracturi majore în țesutul urban provocând în siaj izolarea unor zone ce s-au transformat în adevărate **ghettouri** de-a lungul timpului.

Ghetto
Termenul provine de la numele unui cartier al Veneției în care evreii erau obligați să locuiască și revine pe agenda politică în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, pentru a desemna izolarea comunităților evreiești de restul orașului.
Termenul este folosit actualmente în sens larg, pentru a descrie zone urbane (de obicei locuite de imigranți și suprapopulate) asociate unor comunități etnice sau rasiale sau unor situații economice și sociale precare (sărăcie delincvență etc.).

O altă separare visată de urbaniștii și arhitecții perioadei moderne (sec. XIX-XX) a fost și separarea fluxurilor de tranzit ale orașului. Astfel ei imaginau căi pietonale separate total de străzile carosabile care erau la rândul lor separate pe mai multe niveluri: străzi locale, mari străzi urbane, șosele expres... Dar această soluție s-a demonstrat a fi una greșită. Oamenii nu au preferat noile dale urbane, exclusiv pietonale, deoarece acestea păreau lipsite de viață. Aparentul confort și siguranță s-au demonstrat a fi false, majoritatea dalelor urbane devenind zone nesigure, evitate de populația urbană. Așa cum Jane Jacobs explica în 1960 siguranța urbană nu este determinată de absența traficului ci de coprezența cu acesta în condiții de securitate pietonală. Agitația traficului induce impresia unui spațiu activ, al prezenței altor persoane, ceea ce reprezintă cel mai important factor ce determină sentimetul de confort psihic și siguranță în spațiul public.

De aceea astăzi politicile de zoning au fost înlocuite prin cele de **mixitate urbană**. Acest fapt este facilitat și de dispariția marilor industrii poluante din marile orașe ale Europei. Un alt principiu este cel al rețeserii cartierelor separate de infrastructura rutieră. În majoritatea orașelor europene vechile autostrăzi suspendate sunt fie demolate fie reconfigurate, îngustate, plantate și transformate în bulevarde clasice. Un astfel de exemplu îl reprezintă cartierul european din Luxembourg, a cărui autostradă de deservire a fost transformată de peisagistul german Peter

Dale urbane pietonale, separate de traficul auto la Lyon, Paris și Bordeaux – spații lipsite de viață în ciuda eforturilor de a le anima prin sculpturi, fântâni sau vegetație. Oamenii nu vin în locuri în care nu se întâmplă nimic și nu au cum contempla viața urbană.

Latz, una dintre cele mai importante figuri ale arhitecturii peisajului pe plan mondial, într-un bulevard urban relaxant, dublat de parcuri și esplanade publice, asfel revitalizând și refuncționalizând întreaga zonă ce se demonstrase neatractivă în ciuda importantelor cladiri amplasate.

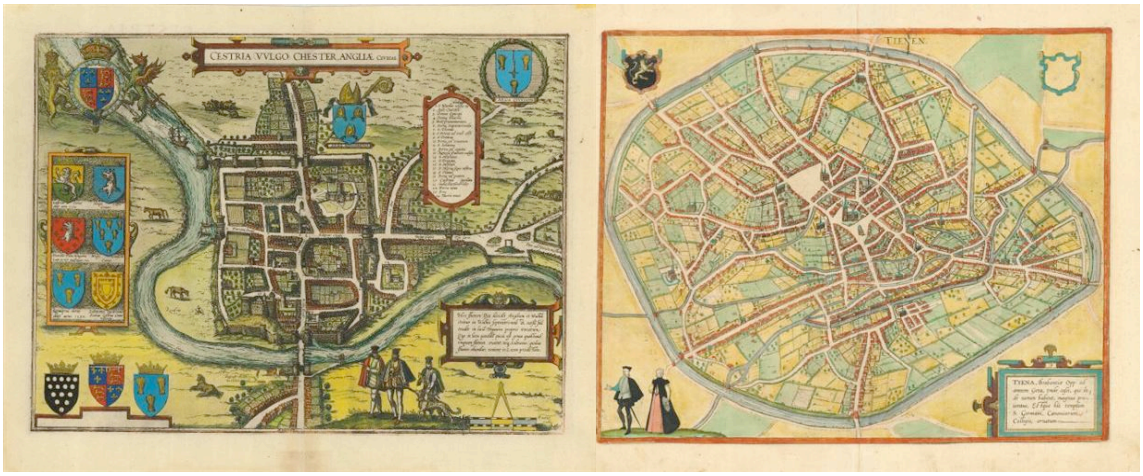
Imaginea aeriană a cartierului de birouri și activități din Luxembourg în 2002 și în 2009, perspectivă de-a lungul bulevardului după realizarea primelor plantări și a fragmentării autostrăzii

3. Spațiile verzi

Vegetația a fost mereu prezentă în cadrul orașelor. Chiar și centrele medievale ce astăzi ne par extrem de dense erau inițial majoritar spații libere. Aceste spații neconstruite nu erau spații verzi, în accepțiunea actuală a termenului, ci zone agricole: vii, livezi sau grădini de legume.

Acest fapt se datora pe de o parte unei diferențieri mult mai mici între viața urbană și cea rurală, iar pe de alta necesității supraviețuirii cetăților fortificate medievale în timpul asediilor relativ frecvente în perioada tulbure a Evului Mediu.

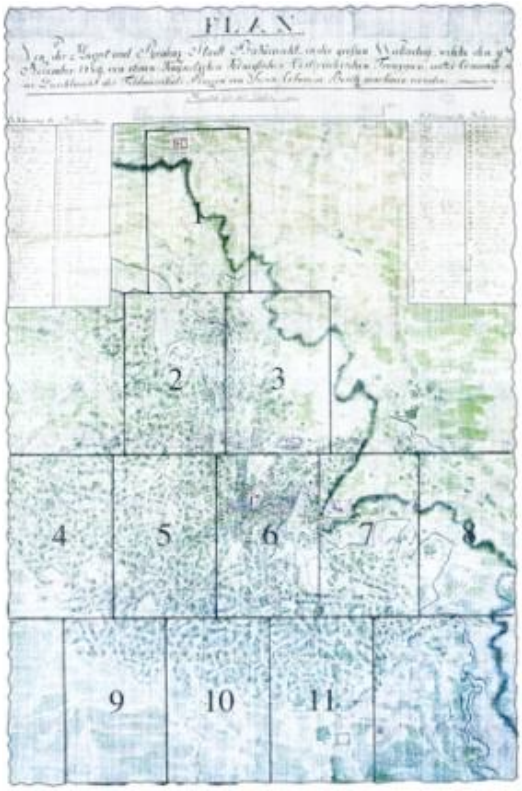
De-a lungul timpului orașele s-au densificat, oamenii preferând să locuiască în interiorul zidurilor, unde se simțeau protejați, una dintre consecințele acestei densificări fiind dispariția terenurilor agricole din orașele occidentale.



Planul orașului Chester (Anglia) în 1588 și planul orașului Tienen (Belgia) în 1580 - planuri din atlasul realizat de Georg Braun (*Civitates Orbis Terrarum*) format din șase volume publicate între 1572 și 1617 la Köln

România

În zona Balcanică, aflată sub infulența sau ocupația Imperiului Otoman, ce interzisese construcția de fortificații, această constrângere teritorială nu a existat niciodată. Drept urmare zonele agricole urbane s-au menținut în multe orașe până foarte târziu, chiar pînă în secolul al XIX-lea.



Planul Bucureștiului realizat de Frantz Purcel în 1789 și detaliul centrului orașului și o gravură realizată de Preziosi în 1868: Bucureştiul văzut de pe dealul Filaretului

Exemplu

Gravură realizată de Preziosi în 1868: Bucureştiul văzut de pe dealul Filaretului

Planurile și imaginile din epocă a Bucureștiului, de exemplu, ne arată un oraș dominat de vegetație. La fel este descris orașul și de majoritatea călătorilor străini pentru care un astfel de oraș-grădină le părea neobișnuit. Enciclopedia lui Jannescu, redactată la sfârșitul secolului XIX, menționează despre București faptul că suprafaţa ocupată de case era de 423 hectare, aceea a pieţelor publice şi străzilor de 251 hectare, a livezilor şi grădinilor de legume de 717 hectare. Ceea ce înseamnă că mai mult de jumătate din oraș era acoperită de vegetație, sub formă de vii, livezi și grădini. O proporție firească trei secole mai devreme dar atipică pentru o perioadă în care orașele occidentale erau dominate de industrie, nu de agricultură. Pe de altă parte această menținere a spațiilor libere a fost posibilă datorită posibilității de extindere a orașului în teritoriu, fapt ce face ca suprafața orașului să fie foarte mare până astăzi.
„Clădiri risipite, aş putea spune, într-o pădure, ce mi se părea că ocupă o suprafaţă de teren destul de considerabilă; aflînd că acolo e Bucureştiul... un oraş imens împestriţat de copaci şi flori... Cea mai mare parte a Bucureştiului s-ar putea compara mai degrabă cu o grădină decît cu unul din oraşele noastre din Europa.” (François Recordon, citat în Toma, 2001, p. 25)

Grădina publică

Odată cu industrializarea orașelor și cu modernizarea lor, spațiile ocupate de livezi și grădini dispar. Dar apar noi probleme legate de poluarea urbană și mai ales de condițiile precare în care locuiau muncitorii fabricilor secolului al XIX-lea. Mizeria urbană și sărăcia clasei muncitoare au fost ilustrate în romanele lui Charles Dickens de exemplu dar și în studiile lui Engels. În acest context își fac apariția primele grădini urbane publice, grădini ce au ca scop pe de o parte aerisirea țesutului urban supra-aglomerat, iar pe de altă parte educarea estetică și asigurarea contactului cu natura a unei populații considerate de către elitele vremii ca fiind la limita sălbăticiei. Într-un anumit sens, grădina publică urbană, indiferent de forma ei, a avut de la bun început un dublu rol: ecologic și socio-cultural.

Dar primele grădini urbane sunt departe de a asigura contactul cu natura. Stilul Gardenesque, impus de Marea Britanie victoriană, se bazează pe un amestec al celor două stiluri majore din arta grădinilor aparținând marilor castele, ce marcaseră secolele anterioare: grădina clasică franceză (ex: Versailles, Vaux le Vicomte) și parcul peisager englez (ex: Stourhead, Stowe).

Dacă în prima variantă, cea a grădinii franceze, perspectivele propuse de peisagiști precum Andre Le Notre se opun în sine ideii de natură, exprimând dominația omului și a rațiunii asupra naturii și sălbăticiei, acestă opoziție este mai puțin evidentă în grădina engleză, numită deseori și peisageră. Dar și în grădinile create de William Kent dar mai ales de Lancelot "Capability" Brown dominant este discursul estetic, echilibrul compozițional și mai ales discursul imperial – pavilioanele și foliile grădinilor engleze trimițând fie la arhitectura clasică de inspirație antică fie la arhitectura specifică a teritoriilor ce făceau parte din imperiul britanic.

Nici noul stil, ***gardenesque***, ce le combină, nu se apropie de ideea naturii. Rolul social și educativ rămâne preponderent.

Versailles, Grădina lui Neptun

Versailles, pictură de Pierre Patel din 1668

Stowe, gravură de epocă

Hyde Park, pictură de Claude Monet 1871

Grădinile din Versailles (Andre le Notre), grădinile peisagere din Stowe (William Kent), Hyde Park - Londra (Charles Bridgeman) – ultimul a fost transformat în stilul gardenesque după deschiderea lui către public în sec. XIX.

Compromisul estetic realizat de stilul gardenesque merge mai degrabă spre un nou tip de exotic. Primele grădini publice, bazându-se și pe prezența serelor a căror construcție a fost posibilă datorită revoluției industriale, ce a permis utilizarea ce mari suprafețe vitrate și a structurilor ușoare de metal, fac exces de specii de plante și, mai ales, exces de aranjamente florale. Astfel grădinile victoriene combină parterul francez cu parterele florale, aleile întortochiate cu motivele chinezești, sentimentul general fiind acela al colecției de elemente și plante exotice, sugerând imensitatea imperiului și multiculturalitatea lui.

John Claudius Loudon, recomanda aranjarea plantelor (atenția fiind acordată plantei ca individ și nu compoziției vegetale în general) astfel încât grădina să arate ca un muzeu. Tot el afirma că *Natura trebuie să înțeleagă supremația Artei.* Noul stil de grădină era considerat ca o recreație domestică a celor bogați și ca un beneficiu fizic, mental și spiritual pentru cei săraci.

Pentru încă un secol parcul a rămas un teritoiru urban bine delimitat, deseori închis pe timpul nopții (și astăzi parcurile franceze se închid peste noapte), dominat de vegetație, dedicat plimbărilor călare sau promenadelor, recreerii în general. Dar vegetația rămânea decorativă, oamenii neputând să se așeze pe iarbă sau să culeagă flori. Acest drept a fost câștigat cu ocazia revoluției din mai 1968 de la Paris.
Către sfârșitul secolului XX arhitectura peisajului a cunoscut o evoluție rapidă, mai ales sub influența curentului ecologist. Estetica parcurilor s-a modificat radical, aceasta adaptându-se la gustul epocii și la noile moduri de folosire a parcurilor.
Parcul La Villette din Paris, proiectat în 1983 de Bernard Tschumi, a fost realizat în 1987 și a provocat o adevarată revoluție în arhitectura peisajului. Parcul nu mai este delimitat cu garduri față de oraș și îmbină arhitectura și designul high-tech cu peisaje de insiprație naturală: păduri, dealuri.

În secolul XXI ecologia joacă un rol din ce în ce mai important în arhitectura peisajului. Parcurile sunt proiectate acum astfel încât să funcționeze ca ecosisteme reale, plantele nu mai sunt alese doar pe criterii estetice ci astfel încât să fie cât mai adaptate la climă, să reziste la poluare, să ajute fauna locală să se dezvolte. Ariile naturale urbane nu mai sunt transformate prin design ci sunt lăsate într-o stare de relativă sălbăticie, fiind vizitabile de oameni dar respectând reguli ce țin de ecologie. Iarba nu mai este tunsă ci păscută de oi sau capre, apa de ploaie este recuperată, epurată cu ajutorul plantelor hidrofile și reutilizată pentru udare sau pentru fântâni.

Parc ecologic în Sheffield, parc ecologic în Porto și transformarea maidanelor prin intervenții minimale (alei, mobilier...) în parcuri ecologice la Berlin.

Istorie şi patrimoniu urban

Daniela Calciu

www.hotnews.ro/hotreporter-2009-07-5887848-bucuresti-centrul-istoric-2.htm

Obiective :

- **Înţelegerea oraşului contemporan în perspectivă cultural-istorică**
- **Înțelegerea câtorva caracteristici foarte simple ale spaţiilor urbane în funcţie de epoca istorică în care au fost construite**
- **Construirea unei culturi vizuale legate de forma urbană**
- **Introducerea unor noţiuni de patrimoniu urban**

1.Unde ne aflăm acum? Oraşul socialist şi postsocialist

Interpretată adesea ca o colecţie haotică de obiecte construite, de oameni şi practici sociale sau economice, figura oraşului contemporan rezultă dintr-un colaj de forme spaţiale rămase din diferitele perioade ale trecutului – case şi clădiri industriale, birouri, comerţ şi instituţii publice etc. – printre care se amestecă forme, materiale şi tehnologii noi, figuri sociale, culturale şi economice. Prezentul urban este sedimentarea practicilor de construire, modificare, distrugere sau conservare a cartierelor, străzilor, clădirilor, a activităţilor sau modurilor de viaţă.

Oraşele româneşti de astăzi sunt dominate de imaginea ansamblurilor de locuinţe construite după război, dar mai ales din a doua jumătate a anilor 1960, dar şi de mari construcţii industriale dezafectate. Locuinţele şi industria au fost de altfel, marile teme ale oraşului socialist, împreună cu centrele civice, locuri de coagulare a vieţii colective în care se întâlneau puterea centrală (prin prezenţa

Concepte introduse:

Ţesutul urban se defineşte prin suprapunerea a trei tipuri de structuri, fiecare cu o logică anume:

- reţeaua de străzi
- decupaje parcelare
- clădirile care adăpostesc diferitele activităţii.

Morfologia urbană se referă la studierea ţesutului urban, pornind de la forma şi configuraţia spaţială a fiecărui tip de structură (străzi, parcele, clădiri) şi a relaţiilor dintre ele. Morfologia urbană ne oferă o primă cheie de înţelegere a mediului construit, a fragmentelor spaţiale şi a posibilităţilor acestora de a găzdui anumite activităţi;
o abordare complexă a morfologiei include elementele de memorie şi identitate socială şi culturală asociate cadrului construit.

Prefecturii) cu loisirul (Palatul culturii, magazinul central etc).

„Ideea programatică a *oraşului socialist* este pusă în opoziţie cu *oraşul capitalist*, prezentat ca rezultatul respingător al dezvoltării haotice a unei societăţi bazate pe exploatare, cu diferenţe scandaloase între centru şi periferie – expresia cea mai evidentă a inegalităţii sociale. În consecinţă, se spune clar că forma urbană moştenită este *învechită*, iar arhitecţilor le revine sarcina de a da o nouă formă oraşului, o formă adaptabilă stilului de viaţă socialist, capabilă să *şteargă treptat urmele vechii societăţi*; oraşul socialist este astfel menit să glorifice colectivismul noii vieţi în care nu există loc de segregare socială."[1]

Blocul de locuinţe este un obiect urban a cărui formă rezultă în primul rând din dimensiunile minime ale apartamentului, din nevoile de orientare a spaţiilor după punctele cardinale, şi din caracterul repetitiv al elementelor. Cartierele rezultă din compoziţii de blocuri (turnuri şi bare) care se aşează indiferent la teren, dar orientate după soare şi cu o distanţă minimă între ele, care să permită pătrunderea luminii directe la toate apartamentele.

În primii ani după război, locuinţele se înscriau încă în tradiţia interbelică (locuinţe individuale şi plurifamiliale cu puţine niveluri), dar la finalul anilor 1950 blocul de locuinţe va deveni subiectul dominant de studiu şi edificare. Acesta trebuia să fie economic, standardizat, construit cu elemente prefabricate industrial, şi să răspundă standardelor minime de locuire (lumină, aer, salubritate etc.).
După 1977, demolările cauzate de cutremur vor fi continuate pentru înlocuirea treptată a ţesutului vechi cu aceleaşi blocuri de locuinţe, şi pentru construcţia noilor centre civice (principalul şi de multe ori singurul spaţiu urban clar definit).

Totuşi, gândirea formei urbane pornind de la dimensionarea locuinţei, dinspre interior spre exterior şi de la mic la mare, s-a dovedit a fi un eşec în termeni de calitate a locuirii. Critica acestui fel de fabricare a oraşului, ca o colecţie de obiecte care stau alături unele de altele dar nu participă la definirea unui spaţiu urban, a adus în prim planul discursului contemporan discuţia despre morfologie şi ţesut urban. Ce anume din din structura formală face ca un spaţiu să fie mai predispus la anumite activităţi decât altul?

Oraş din Siberia. englishrussia.com/2010/11/03/cosy-siberian-towns/

[1] Ana Maria Zahariade, *Arhitectura în proiectul comunist. România 1944-1989*, Simetria, Bucureşti, 2011, pp. 50-51.

Oraşul premodern, singurul port al Moldovei (din 1484), s-a dezvoltat în relaţie intimă cu Dunărea, întreaga viaţă fiind acaparată de activităţile comerciale care au animat malul fluviului şi care i-au definit dezvoltarea şi statutul[1]. Dezvoltarea industrială[1] şi feroviară[1] din perioada modernizării generează o extindere puternică spre nord, în lungul axului social şi cultural – care a rezistat până în prezent – constituit de Strada Domnească. Pe lângă cucerirea teritoriului până la lacul Brateş (noua limită de nord), *oraşul modern* (sec. Al XIX-lea) îşi construieşte o limită şi la est, prin şantierul naval. Cutremurul din 1940 şi bombardamentele din al doilea război mondial au distrus aproape integral zona centrală, aflată în proximitatea portului[1], şi au produs pagube considerabile multor întreprinderi şi şantierului naval.

Exemplu: Galaţi (probabil cea mai reuşită construcţie a proiectului socialist)

Proiectul *oraşului socialist* se aşează pe necesitatea reconstrucţiei unui oraş care ocupa un rol important în economia ţării: refacerea şi reabilitarea industrială este prioritară în perioada 1944-1947, urmată de noi construcţii industriale, dintre care cea mai importantă platforma combinatului siderurgic, între 1950 şi 1965.

Construcţia industrială nu numai că se găseşte în miezul ideologiei economice comuniste, dar, în anumite circumstanţe, poate primi conotaţii politice suplimentare. De exemplu, Uriaşul combinat siderurgic de la Galaţi sau centrala hidroelectrică de la Porţile de Fier sunt menite să dea vizibilitate „disidenţei" economice a lui Gheorghiu-Dej faţă de Moscova şi CAER, imagine foarte importantă politic.[2]

Între platforma siderurgică (la vest) şi şantierul naval (la est), oraşul se dezvoltă ca un dormitor pentru muncitori[3], construcţia de locuinţe fiind în centrul preocupărilor începând cu 1956, dar mai ales în următoarele cincinale după 1960 împreună cu dotările socio-culturale. Visul comunist descrie reafirmarea oraşului în următorii 30 de ani ca centru multi-industrial, simbol al socialismului, extins dincolo de Dunăre, spre Tulcea, şi paralel cu fluviul, unit cu Brăila.[4]

Ţiglina- scria ziarul Viaţa nouă – e simbolul unui oraş şi al unei epoci. Fiecare din miile sale de apartamente date în folosinţă în ultimii ani, reprezintă o filă din istoria contemporană a Galaţiului, o mărturie dăltuită în fier, beton şi sticlă a uluitoarelor transformări prin care socialismul a modificat fundamental peisajul de ieri al acestui vechi port dunărean, conferindu-i atributele unui centru urbanistic modern.[5]

Complex Ţiglina, revista arhitectura nr 6/63

www. panoramio.com/photo/3263739

[2] Ana Maria Zahariade, *Arhitectura în proiectul comunist. România 1944-1989*, Simetria, Bucureşti, 2011, p. 43.
[3] 73 000 angajaţi în industria siderurgică din totalul de 156 000 de locuitori, în 1967.
[4] *Judetele patriei: Galaţi*, Editura Sport-Turism, 1980, ultima pagină.
[5] *Judeţul Galaţi pe scara timpului*, 1972, Comitetul judeţean Galaţi al PGR, p. 232.

1989 a întrerupt brusc acest proces de urbanizare, şi toate intervenţiile ultrioare au fost indiferente, sau chiar împotriva intenţiilor iniţiale. Peste structuri urbane încă nefinalizate şi fără un mod de locuire definit, s-au suprapus treptat efectele post-comunismului. Pe de o parte, statul s-a retras total din gestionarea nu doar a problemei locuinţelor, ci a întregului mecanism de reglare a dezvoltării urbane. Pe de altă parte, reducerea activităţii industriale şi trecerea către o economie a serviciilor a favorizat dezvoltarea periferiilor şi suburbiilor, construite exclusiv după logica profitului. Decalajele dintre piaţa imobiliară şi investiţiile publice pentru infrastructuri, clădiri publice etc. au avut ca efect accentuarea dispersiei în teritoriu, fără căutarea unei forme spaţiale coerente.

Aplicaţie:

1. Descrieţi centrul civic din oraşul vostru, refeindu-va la: forma şi dimensiunile spaţiului liber; clădirile din jurul acestui spaţiu (formă, funcţiune); activităţile pe care le fac oamenii în acest spaţiu.
2. Descrieţi cartierul în care locuiţi, referindu-vă la forma şi dimensiunile spaţiilor libere (străzi, alei, grădini etc); tipul de locuinţe (blocuri înalte, blocuri cu puţine nivelui, vile etc).
3. Povestiţi despre spaţiile copilăriei voastre.

2. Scurtă istorie a oraşului occidental

Grecia Antică

Polis-ul democratic este un oraş-stat clar delimitat ca suprafaţă şi număr de locuitori (maximum 40000 în vremea lui Pericle), care funcţionează ca o singură comunitate urbană. Spaţiul oraşului este divizat în trei tipuri de zone: sacru (acropola, oraşul de sus), publice (reuniuni politice, comerţ, teatru, stadion etc) şi private (locuinţele).

Hippodamus din Milet inventează oraşul de 10 000 de locuitori, divizat în 3 clase sociale– artizani, agricultori, războinici – teritoriul de asemenea divizat în 3– zei, politică, proiprietate privată– urmând o geometrie regulată (Pireus, Milet, Rhodos) – dar conturul exterior neregulat, determinat de liniile peisajului. (Aristotel, Politica, II, 1267 b)
Modelul va fi preluat în mai multe momente ale istoriei urbane.

Organizarea spaţială este ierarhizată (agora – străzi – clădiri publice – locuinţe), caută ordinea dar se şi adaptează la neregularităţile terenului. Astrfel, forma urbană rezultă din negocierea dintre rigoarea geometrică a edificiilor publice şi neregularităţile topografiei şi a liniilor de relief. Imaginea străzilor este unificată prin colonade şi portice, în spatele cărora se ascund eventualele variaţii geometrice dictate de teren.

http://pythacli.chez-alice.fr/civilisations/persiquesgrecolatin.htm

Roma Antică

www.archart.it/galleries/Italy/Lazio/Rome-city/Ancient-Rome-reconstruction/image-RMplastico012@.html

Roma, *oraşul prin excelenţă*, capitala Imperiului, este „oraşul mondial", locul spre care se îndreaptă oameni şi lucruri din toate teritoriile cucerite. Oraşul este deschis atât fizic (nu are fortificaţii), cât şi politic (primeşte şi oferă cetăţenie tuturor): populaţia variază între 700 000 şi un milion, lucru care provoacă o serie de probleme (locuinţe, circulaţii, alimentare cu apă, evacuarea deşeurilor etc.). Spaţiul urban este dominat de edificii măreţe (circ, teatru, amfiteatru etc., care să ateste puterea autorităţii publice), concepute ca spaţii axiale, închise şi independente, care bulverează forma naturală a teritoriului. Noile oraşe vor urma modelul etrusc de divizare ortogonală a teritoriului, după axele *cardo* şi *decumanus*. Acelaşi model va fi folosit pentru colonizarea terenurilor agricole şi pentru intervenţiile din teritoriu (drumuri şi poduri, viaducte, apeducte etc). spre deosebire de *polis*, care se distingea ca accident în teritoriu, oraşul roman urmăreşte acceaşi logică, până la identificare (cazul fericit când axele oraşului coincideau cu axele teritoriului).

Evul Mediu

Venetia
worldfamoustourandtravel.blogspot.com/2011_01_01_archive.html

Fie că se aşează pe ruinele oraşelor antice sau aiurea în teritoriu (pe o colină sau la confluenţa unor ape), cultura medievală nu urmăreşte un model formal, ca în Antichitate. Noile aşezări (între 50000 şi 150000 locuitori) se adaptează liber la circumstanţele istorice şi geografice, deopotrivă la rigoarea geometrică a fostelor castre galo-romane, şi la neregularităţile topografice. Ţesutul urban este dens şi neregulat, federat de un spaţiu public central, care se ramifică în tot oraşul, şi către care se deschid toate edificiile publice şi private. Parcelele sunt mici, înguste, iar construcţiile predominante sunt locuinţele înşiruite (lipite unele de altele), care de regulă aveau ateliere la parter. Structura medievală este puternic centralizată: centrul este rezervat claselor dominante şi puterilor religioase (v. catedralele gotice), administrative şi economice.

Renaşterea

Dezvoltarea noilor metode de reprezentare a obiectelor – proiecţia ortogonală, axonometria, perspectiva şi proiecţiile cotate – reprezintă o sursă de realism în pictură şi sculptură. Acest lucru este dublat de interesul pentru formele antichităţii clasice, pentru natură şi pentru individ. Sistemul feudal este înlocuit de noul sistem seniorial şi de monarhiile naţionale - nu se bucură nici de stabilitate politică, nici de forţă economică suficiente pentru punerea în operă a programelor mari şi costisitoare. Artiştii se desprind de bresle şi devin independenţi, ceea ce va face şi mai grea păstrarea unităţii şi continuităţii arhitecturale şi urbane medievale.
Aşadar, idealurile de proporţie şi regularitate ale arhitecturii renascentise se vor îndeplini în proiecte punctuale, inserate în oraşul medieval, fără a produce transformări radicale.

Noile idei de oraş (v. Capitolul 2) rămân doar construcţii teoretice, scheme de oraşe ideale (amintite în capitolul precedent), dar vor servi ca model oraşelor coloniale (spaniole) din secolul al XVI-lea. Fondarea oraşului se face după un plan predeterminat, prin trasarea spaţiilor publice (străzi, pieţe) şi alocarea terenurilor diferitelor funcţiuni, permiţând construcţia în timp a edificiilor. Oraşul este lăsat liber să se dezvolte pe orice direcţie, beneficiu major al planului regulat. Limita exterioară a oraşului este întotdeauna provizorie, distincţia dintre oraş şi zonele rurale este foarte puţin evidentă, trecerea făcându-se prin spaţii libere (fără ziduri de incintă). Uniformitatea planului rectangular nu permite conformarea la topografia terenului, fapt care determină uniformizarea peisajului urban.

În 1785, Jefferson va orienta grila după meridiane şi paralele (NS şi EV). Aceasta va fi folosită la împărţirea continentului nord-american şi la colonizarea noilo teritorii din Vest.

Totuşi, intervenţiile care se fac ilustrează căutarea unor canoane estetice cu caracter universal, îndreptate către perspectiva monumentală şi unitate arhitecturală.

- Trasee rectilinii ale străzilor
- Axialitate în compoziţia urbană şi a faţadelor
- Marcarea intersecţiilor cu un edificiu major sau piaţă
- Spaţii urbane de tip central: forme poligonale, circulare

Revoluţia industrială. Secolul al XIX-lea

Sfîrşitul secolului al XIX-lea a scimbat definitiv cursul istoriei în general, şi organizarea oraşului şi a teritoriului în particular. Nucleul medieval devine mult prea mic, oraşul este marcat de dezordine, incoerenţă şi segregare.

Dintre provocările cu care se confruntă oraşul secolului al XIX-lea: revoluţia industrială, explozia demografică şi exodul populaţiei rurale către mediul urban, dezvoltarea căilor de comunicaţie, cantitatea de bunuri puse în mişcare, rapiditatea cu care se produc schimbările, liberalismul şi apoi socialismul, formarea statelor naţionale, încrederea în pozitivism şi în progresul tehnic.

Dintre reperele noii arhitecturi şi estetici urbane:
Materiale şi tehnici constructive noi – metalul şi betonul armat; noi funcţiuni (fabrici, gări, hale alimentare, instituţii; dorinţa de afirmare a spiritul epocii.

Ludgatehill. Gravura de Gustave Doré, 1872.

În europa occidentală, industrializarea şi liberalismul necontrolat vor introduce o ruptură în evoluția, până atunci „naturală", a oraşelor. Creşterea demografică în mediul urban, legată de amplasarea industriei şi, deci, de concentrarea locurilor de muncă, va fi exploatată prin specula imobiliară, în baza a două noțini noi: libera inițiativă şi liberul arbitru. În oraşele secolului 19 se construieşte mult,repede şi ieftin, deci insalubru, înghesuit şi de o calitate foarte slabă. Este ceea ce Benevolo va numi „oraşul liberal". După revoluțiile din 1848, burghezia (franceză, în primul rând) va pune în mişcare un nou model de oraş, în care interesele private şi reglementările administrației se întâlnesc pentru reconfigurarea oraşelor europene şi pentru fondarea oraşelor coloniale.
Cazul Paris: alianța birocrație – proprietate privată îi lasă în plan secund pe „specialiştii" în fabricarea şi funcționarea oraşului. Decisivă pentru noua configurare a Parisului va fi trasarea frontierei (juridice şi administrative) dintre spațiul public, şi cel privat. Construirea de noi edificii va fi supusă regulamentelor care vor stabili distanțe, alinieri şi înălțimi. Transformarea

Parisului are loc în timpul celui de-al Doilea Imperiu, între 1851 şi 1870, prin programul urbanistic pus în aplicare de prefectul Haussmann, în baza a două legi de avangardă: legea din 1840 privind exproprierea pentru utilitate publică şi legea sanitară din 1850.

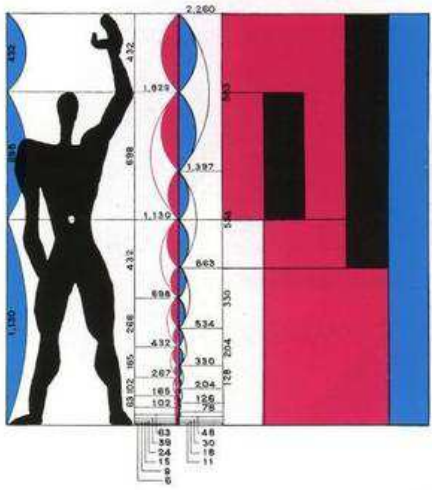
Trasarea marilor bulevarde, realizarea lucrărilor edilitare, a utilităților şi a echipamentelor publice, ca şi noua structură administrativă, care va cuprinde comune din jur şi va fi constituită din 20 de arondismente, se fac în acord cu noile nevoi şi concepții ale societății burgheze. Chiar dacă instrumentele folosite sunt tradiționale (căutarea regularității, alegerea unui monument care să servească drept cap de perspectivă pentru bulevardele nou trasate, reglementarea unui tratament unitar al fațadelor, etc.), aparatul administrativ şi tehnica modernă sunt obiecte ale fascinației altor oraşe mari (capitale) europene, care se vor inspira şi vor prelua, chiar, mecanismele administrative şi legislative (Viena, Florența, Barcelona).

Reglarea şi configurarea cadrului fizic urban se face, în acest moment al istoriei oraşelor, prin elemente supuse, pe de o parte, capitalismului şi, pe de alta, puterii politice şi administrative. Țesutul urban se redefineşte, se reorganizează prin asocierea şi negocierea dintre puterea inițiativei private şi puterea decizională „publică".

Raţionalismul şi urbanismul funcţionalist

Sub presiunea noilor mijloace tehnice, care imprimă mişcare, expansiune şi comunicare, Cerdà definea[6] un nou tip de abordare a oraşului, prin prisma a cinci domenii fondatoare: tehnic, administrativ, legislativ, economic şi politic.

Reprezentările „ştiinţifice" ale oraşului evidenţiază funcţiunile pe care acesta trebuie să le îndeplinească, iar urbanismul devine, pentru autorii Cartei de la Atena, mijloc de reglare al ciclului cotidian[7]. În doctrina C.I.A.M., *dispozitivul urban* (*punctul 76*) se va constitui din sectoare specializate (*punctul 78*) pe cele patru funcţiuni : locuire, muncă, recreere şi circulaţii (*punctul 77*), menite să satisfacă nevoile primordiale biologice şi psihologice ale populaţiei (*punctul 71*). Oraşul devine, astfel, un mecanism care trebuie să funcţioneze ca suport al noii mobilităţi şi al noilor raporturi sociale (de muncă).



[6] Ildefonso Cerdà, *Teoría General de la Urbanización*, 1867

[7] Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, „Points de doctrine" (79), Editions de Minuit, 1957.

Critica raţionalismului şi urbanismului funcţionalist

Ceea ce numim astăzi „oraş tradiţional" este construit, parcurs, înţeles şi trăit după o logică comună societăţilor occidentale şi extrem de constantă în timp: cea a spaţiilor publice, libere, definite de marginile construite. Această logică se întoarce pe dos, ca o mănuşă, odată cu industrializarea: figura urbană nu mai este construită pornind de la organizarea spaţiilor libere, ci de la compunerea volumelor pline, iar spaţiul public nu mai este generator, ci rezultat al formei urbane. În acelaşi timp, relaţia dintre oraş şi teritoriu suferă redefiniri semnificative. Oraşul tradiţional este un spaţiu delimitat, un accident în teritoriu. Oraşul industrial se eliberează nu doar de constrângerile date de zidul de incintă, ci şi de orice demers bazat pe noţiunea de limită. *Urbanizarea* se preocupă de gestiunea extinderii cadrului construit, de controlul estetic al compoziţiilor volumetrice.

Sfârşitul anilor 1960 coincide cu începutul a ceea ce Christian de Porzamparc numeşte „a treia vârstă a oraşului, care se deschide printr-un câmp de incertitudini, de indecizii, de întoarceri. Ne găsim în faţa unor situri eterogene, contradictorii, marcate deopotrivă de primele două ere."[8] Complexitatea juxtapunerii şi suprapunerii celor două sisteme spaţiale opuse, împreună cu consensul asupra faptului că oraşul, în sensul tradiţional al termenului, este mort sau muzeificat în centrul aglomerărilor urbane care se întind una spre alta, într-o urbanizare din ce în ce mai intensă şi mai extinsă a teritoriului, în care *urbs* devine *orbs*, conduc spre necesitatea unor noi definiri teoretice şi noi metode de abordare a edificării. Problema centrală care orientează aceste căutări este de racordare a celor două forme urbane, de ţesere a vechiului cu noul, a centrului cu periferia, a artificialului cu naturalul.

Métare. http://www.pss-archi.eu/photo-14121.html

[8] Christian de Portzamparc, prefaţă la Olivier Mongin, *Vers la troisième ville ?*, Hachette Littératures, Paris, 1995, p. 13. Regăsim la Portzamparc aceeaşi împărţire a istoriei oraşelor în trei epoci de ordonare a spaţiului urban : era străzii, a plinului, şi o a treia, încă în curs de definire.

3. Conceptul de patrimoniu şi rolul patrimoniului

Patrimoniul este o temă majoră a modernităţii, care prinde contur în timpul Revoluţiei Franceze şi intră progresiv în preocupările statului modern. Conştientizarea riscului distrugerii întregului *patrimoniu* naţional prin distrugerea tuturor bunurilor
În timpul Revoluţiei, există un moment de conştientizare a faptului că distrugerea posesiilor clericale şi ale Coroanei însemna de fapt distrugerea valorilor naţionale. Este momentul în care începe salvarea bunurilor rămase, transferarea lor în proprietatea Republicii şi punerea lor „la dispoziţia poporului".

Pe parcursul secolului al XIX-lea, în contextul construcţiei statelor naţionale moderne, se va consacra termenul de monument şi cristalizarea instrumentelor instituţionale de gestiune a patrimoniului.

Clasarea ca monument presupune întâi de toate recunoaşterea interesului public /colectiv pentru conservarea obiectului respectiv. Prin acordarea acestui regim juridic special, monumentul intră într-un mecanism complex de protecţie, conservare şi valorificare, care reprezintă de fapt o serie de restrângeri ale dreptului de proprietate: patrimoniul depăşeşte sfera proprietăţii private şi intră în sfera bunului public.

Legea Monumentelor din 1887 va preciza că *imobilele care aparţin unor persoane publice sau private a căror conservare reprezintă din punctul de vedere al istoriei şi artei un interes naţional pot fi clasate*, dar doar cu acceptul proprietarului (consultarea proprietarului în vederea clasării va dispărea în 1931).

În secolul al XX-lea, aria patrimoniului se va extinde progresiv, cuprinzând din ce în ce mai multe tipuri (de la obiect la ţesut urban) datând din Antichitate până la structurile industriale dezafectate, dar şi tradiţii, obiceiuri, practici sociale etc.

Obiectele care trebuie să servească la instruire, şi care aparţin în mare număr instituţiilor desfiinţate, merită toată atenţia adevăraţilor prieteni ai patriei. Le vom găsi în biblioteci, în muzee, în cabinete, în colecţiile asupra cărora Republica are dreptul; în atelierele unde sunt adunate instrumentele cele mai necesare nevoilor noastre; în palatele şi templele decorate cu opere de artă; în toate locurile unde sunt monumente care aduc aminte de ceea ce au fost oamenii şi popoarele; peste tot unde lecţiile trecutului, puternic imprimate, pot fi adunate de secolul nostru, care va şti să le transmită, cu noi pagini, memoriei posterităţii […]

Instrucţiuni asupra modului de inventariere şi de conservare, pe tot întinsul Republicii, a tuturor obiectelor care pot servi artelor, ştiinţelor şi educaţiei (Comisia temporară pentru arte, Comitetul de educaţie publică a Convenţiei naţionale, anul II al Republicii), 1794

O lege ar fi de ajuns. Să o facem. Indiferent care sunt drepturile de proprietate, distrugerea unui edificiu istoric şi monumental nu trebuie permisă speculatorilor neruşinaţi al căror interes le orbeşte onoarea; oameni mizerabili, şi atât de imbecili că nici măcare nu înţeleg ca sunt nişte barbari! Există două lucruri într-un edificiu: utilizarea şi frumuseţea. Utilizarea aparţine proprietarului, frumuseţea tuturor. Deci, a-l distruge înseamnă a-şi depăşi dreptul.

Victor Hugo, *Guerre au Demolisseurs*, 1832

Concepte introduse:

Monument: 1. Construcţie arhitectonică ce se impune prin valoare sau prin proporţiile sale. 2. *Fig.* Operă artistică, istorică sau ştiinţifică de importanţă universală. Document istoric de mare valoare; lucrare valoroasă care reprezintă ceva deosebit sau care are o semnificaţie deosebită pentru ştiinţa respectivă.
Monument al naturii = plantă, animal, obiect sau fenomen din natură care are o importanţă deosebită sau o semnificaţie specială. (cf. DEX)

Altfel spus, monumentul se defineşte ca un
1. un bun /proprietate, structură fizică /obiect fizic /grupare de proprietăţi imobiliare împreună cu elementele de ambient (plantaţii, ziduri /garduri, căi navigabile, poduri, drumuri, străzi, pieţe)
2. de interes general /public
3. care are o valoare artistică, ştiinţifică, istorică, folclorică, arheologică, industrială, socio-culturală

Patrimoniul cultural

Doina Vella

În sensul larg patrimoniul cultural se referă la un ansamblu de valori pe care le transmitem generaţiilor viitoare în raport cu:

- ideea unei moșteniri primite de la generațiile care ne-au precedat și pe care avem datoria să o transmitem intactă sau sporită generațiilor viitoare și
- necesitatea de a construi noi înşine valori pentru viitor.

Când vorbim de patrimoniu cultural, depăşim sfera proprietăţii personale şi intrăm în sfera bunului public.

Patrimoniul cultural se poate defini ca fiind ansamblul bunurilor materiale (patrimoniu cultural material) şi imateriale (patrimoniu cultural imaterial) care au o însemnătate artistică, estetică, istorică, antropologică, etnologică, religioasă sau ştiintifică certă. Aceste bunuri pot aparţine unei entităţi private (persoană, întreprindere, asociaţie...) sau unei entităţi publice (oraş, regiune, ţară...) şi sunt în general salvate, prezervate, restaurate, cel puţin acolo unde există o conştiinţă a valorii patrimoniului şi a datoriei de memorie.

Patrimoniul cultural material constă în peisajele constituite din obiecte de arhitectură şi ansambluri urbane, din siturile arheologice şi geologice, din obiecte de artă şi mobilier, din patrimoniul industrial (construcţii, unelte, instrumente, maşini). Se distinge în monumente, ansambluri şi situri.

Patrimoniul construit (arhitectural)

Patrimoniul construit se referă la orice clădire, ansamblu sau sit cu valoare arhitecturală, estetică şi/sau istorică. În România, o selecţie a acestui patrimoniu construit este definită prin lege – şi anume clădirile, ansamblurile arhitecturale şi siturile arheologice clasate ca monumente istorice care figurează în Lista Monumentelor Istorice (LMI 2010) şi cele cuprinse în zonele construite protejate.
Patrimoniul arhitectural este ceea ce conferă identitate spaţială oraşelor noastre.

România a ratificat în 1990 Convenţia Patrimoniului Mondial şi are, din 2010, 7 situri clasate în patrimoniul mondial, dintre care 6 ţin de patrimoniul arhitectural: mânăstirile pictate din Nordul Moldovei, centrul istoric al oraşului Sighişoara, mânăstirea Horezu, ansamblul satelor cu biserici fortificate din Transilvania, cetăţile dacice din muntii Orăştiei, bisericile de lemn din Maramureş.

În cadrul patrimoniului construit un loc aparte îl reprezintă patrimoniul industrial. Moara lui Assan din Bucureşti este un bun exemplu în acest sens: a fost prima moară cu aburi din Bucureşti şi este o foarte bună ilustrare a modului în care România era racordată la evoluţiile industriale ale Europei sec. al XIX-lea.

În unele țări (Franța și Belgia, bunăoară) există noțiunea de "patrimoniu mic" care se referă la orice obiect cu valoare estetică şi istorică care poate fi perceput din spaţiul public vizual (chiar şi o clanţă de uşă exterioară sau o jardinieră din grădină, deoarece se consideră că şi obiectele mărunte şi aparent nesemnificative sunt purtătoare de valoare, de tradiţie şi de memorie).
În multe ţări europene se celebrează "Zilele europene ale patrimoniului" care au loc un weekend pe an în luna septembrie.

Patrimoniul natural
Se referă la situri naturale, faună, floră, peisaje naturale.
În România, dintre cele 7 situri clasate în patrimoniul mondial doar unul este un sit natural: rezervaţia Biosferei Delta Dunării. Alte două figurează printre propunerile pentru viitoarele clasări: masivul Retezat şi muntele Pietrosul Rodnei. Dincolo, însă, de ceea ce este clasat, avem mii de peisaje naturale spectaculoase, unele unice în lume şi faptul că acestea nu fac parte din vreun clasament mondial nu înseamnă nici că nu sunt valoroase, nici că nu trebuie păstrate cu grijă şi dragoste, aceasta fiind singura atitudine care ne va permite să ne bucurăm de ele decenii la rând şi să le transmitem mai departe.
În Franţa există noţiunea de "grădini - monumente vii" şi se pune foarte mult accentul pe prezervarea parcurilor vechi ale castelelor, de pildă, dar şi pe grădinărit în general, comunităţile şi oamenii fiind încurajaţi să îşi cultive grădinile, dintre care cele mai frumoase sunt deschise ocazional publicului. Astfel se îmbogăţeşte patrimoniul moştenit cu noi elemente şi fiecare generaţie participă la constituirea unui patrimoniu național.

Patrimoniul cultural imaterial (PCI)
Noțiune apărută la începutul anilor ’90, PCI cuprinde forme de expresie extrem de variate: cântece, costume, dansuri, tradiţii gastronomice, jocuri, mituri, poveşti şi legende, meserii, mărturii, tehnici şi know-how, arhive (inclusiv cele audio-vizuale).

în 2003, Convenția pentru salvarea patrimoniului cultural imaterial a UNESCO (intrată în vigoare în 2006) a stabilit ce poate fi calificat drept patrimoniu cultural imaterial:
- tradițiile și expresiile orale;
- artele spectacolului;
- practicile sociale, ritualurile și evenimentele festive;
- cunoștintele și practicile referitoare la natură și la Univers;
- cunoașterea legată de artizanatul tradițional.

Iată şi câteva exemple de PCI din lista reprezentativă a patrimoniului cultural imaterial al umanității :
- acupunctura din medicinală chineză tradițională;
- teatrul kabuki din Japonia;
- tango (dansul și muzica) din Argentina;
- ritualul Călușarilor (introdus în 2008) și Doina (2009).

Aplicaţie:

Identificaţi - cu ajutorul LMI 2010 (www.cultura.ro) - zece clădiri monumente istorice din zona în care locuiţi.

Patrimoniul urban în ansamblul lui poate reconstitui firul istoriei oraşului respectiv, din el se aleg simbolurile după care oraşul respectiv devine cunoscut, acţionează ca un puternic factor de coagulare a comunităţilor urbane, dar şi ca magnet turistic.

Categorii ale patrimoniului construit:

1. Arhitectura „majoră" – monumente devenite embleme urbane sau naţionale

1. Tour Eiffel, Paris (*Robert Doisneau, La cavalerie du Champs du Mars*, 1969), 2.Piaţa San Marco, Veneţia

2. Arhitectura „minoră" („patrimoniu urban", G. Givannonni, 1931), care se referă la calităţile ambientale ale clădirilor nemonumentale, ale locuinţelor – concept care a permis dezvoltarea patrimoniului difuz şi apariţia zonelor protejate.

Un caz particular de zonă protejată este centrul istoric, sau chiar, uneori, oraşul istoric. Limita centrului istoric poate fi limita oraşului medieval, în jurul căruia s-a dezvoltat aglomerarea urbană ulterior (de exemplu, Sibiu). Alteori, aceasta este mai greu de definit, şi cuprinde fragmente de ţesut urban din mai multe epoci (cazul Bucureştiului).

Valoarea cartierelor şi oraşelor istorice este considerată în funcţie de:[9]

- Forma urbană definită de trama stradală şi diviziunile funciare (parcele);
- Relaţiile dintre diferitele spaţii urbane: construite, libere, plantate;
- Forma şi spaţiile edificiilor (interior şi exterior), aşa cum sunt definite de structură, volumetrie, stil, dimensiuni, materiale, culori şi decoraţii;
- Relaţiile oraşului cu mediul înconjurător
- Activităţile din oraş, acumulate în timp

Robert Doisneau, *Panorama de Mulhouse*, 1945. *Pêcheurs des bords de Seine*, 1951. *Londres*, 1950.

[9] http://www.icomos.org/charters/towns_f.htm

3. Detalii constructive, decoraţie, inscripţii etc. În unele țări (Franța și Belgia, bunăoară) există noțiunea de "patrimoniu mic" care se referă la orice obiect cu valoare estetică şi istorică care poate fi perceput din spaţiul public vizual (chiar şi o clanţă de uşă exterioară sau o jardinieră din grădină, deoarece se consideră că şi obiectele mărunte şi aparent nesemnificative sunt purtătoare de valoare, de tradiţie şi de memorie). (Doina Vella)

http://dailyphotoparis.blogspot.com/2009/06/boulangerie.html

De exemplu, deşi funcţionează astăzi ca magazin de haine, scrisul originar a fost considerat valoros pentru memoria şi imaginea străzii, astfel proprietarul a fost obligat să îl păstreze.

4. Monumente de for public: bunuri imobile, lucrări de artă plastică, artă monumentală, construcţii sau amenajări în spaţiul public, cu caracter decorativ, comemorativ şi de semnal (coloane, arce de triumf, stele, obeliscuri, cruci, troiţe, statui, fântâni etc).

Robert Doisneau, *Chérubins à la neige, Grand Palais,* 1978. *L'Arc de triomphe sous la neige,* 1940.

Exemplu: contradicţiile patrimoniului

Veneţia: câteodată păstrarea valorilor de patrimoniu intră în contradicţie cu nevoile vieţii contemporane. Deşi locuitorii Veneţiei se confruntă cu dificultăţi cotidiene pe care nu le pot rezolva din cauza turismului, interesul public /global a decis să favorizeze conservarea oraşului (dată fiind valoarea de unicat) în detrimentul calităţii vieţii locale, ceea ce nu înseamnă neapărat rezolvarea reală a problemei.
Miza abordării contemporane este tocmai găsirea unor căi de reconciliere a acestui gen de contradicţii între păstrarea moştenirii istoriei şi dezvolarea condiţiilor de viaţă în spirit contemporan. (negociere)

Doina Vella

De ce ar trebui să ne preocupe patrimoniul?

Iată doar câteva motive pentru care ar trebui să ne preocupe soarta patrimoniului românesc :

- patrimoniul e legat de noţiunile de: tezaur, tradiţie, continuitate istorică, apartenenţă,
- respect şi dragoste faţă de ceea ce au realizat şi ne-au transmis înaintaşii noştri;
- ne putem bucura de diferitele forme de patrimoniu care ne înconjoară: fie
- plimbându-ne printr-una din zonele protejate ale oraşului nostru, fie pentru că locuim într-o clădire de patrimoniu, fie pentru că vizităm un muzeu sau facem o excursie în nordul Moldovei să admirăm mânăstirile clasate monument UNESCO sau o drumeţie prin Piatra Craiului sau o plimbare cu barca prin Delta Dunării;
- avem obligaţii faţă de patrimoniul din jurul nostru, prima obligaţie fiind aceea
- de cunoaştere, de memorie şi de respect, de atitudine şi de prezervare;
- patrimoniul poate constitui, dacă este prezervat, restaurat şi pus în valoare cu respect şi inteligenţă, o considerabilă resursă şi o pârghie de dezvoltare urbană şi rurală sustenabilă.

Cu alte cuvinte, patrimoniul poate fi un veritabil motor al progresului şi al bunăstării unei comunităţi. Experienţa altor oraşe din lume dovedeşte că acolo unde a existat o politică coerentă de punere în valoare a patrimoniului şi s-a investit în acesta, s-a obţinut un avantaj în competiţia globala dintre oraşele lumii, ceea ce înseamnă o calitate mai bună a vieţii, mai multe investiţii, bunăstare şi progres pentru comunităţile respective.

Cine se ocupă de protecţia patrimoniului construit din România?

În România protecția patrimoniului este legiferată prin Legea nr. 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice. În afară de aceasta, prin legea nr. 57/1997, România a ratificat *Convenţia de la Granada pentru protecţia patrimoniului arhitectural al Europei*, adoptată în octombrie 1985). Actorii cu atribuţii în protecţia şi punerea în valoare a patrimoniului sunt: Ministerul Culturii şi Patrimoniului Naţional şi direcţiile de cultură judeţene, Ministerul Dezvoltării Regionale şi Turismului, primăriile şi consiliile locale, comisiile parlamentare de cultură. Acestea sunt autorităţi publice care au ca misiune elaborarea şi aplicarea politicilor de protecţie a patrimoniului; Pe lângă instituţiile menţionate, regăsim în România (ca şi în alte ţări, de altfel) o serie de alţi actori implicaţi în protecţia şi punerea în valoare a patrimoniului construit: Ordinul Arhitecţilor din România şi Uniunea Arhitecţilor din România şi, nu în ultimul rând, organizaţiile neguvernamentale dedicate protecţiei patrimoniului şi noi toţi, cetăţenii acestei ţări.

Din păcate, ceea ce putem constata este faptul că o parte majoră a patrimoniului construit aflat pe teritoriul României se află într-un proces de degradare accentuat. Acest lucru se datorează faptului că Romania nu a avut in ultimii douazeci de ani o strategie de punere in valoare a patrimoniului sau arhitectural. Au existat doar initiative locale si relativ izolate. Or, patrimoniul construit este o resursă neregenerabilă: odată distrus rămâne pierdut pentru totdeauna și generațiile viitoare vor putea, cel mult, afla din cărți, filme sau arhive fotografice valorile pe care le-a generat poporul căruia îi aparţin.

Un exemplu în acest sens este Moara lui Assan. Deşi clasată ca monument istoric de grupă valorică A – adică de *interes naţional şi universal* (iar această încadrare consfinţeşte marea ei valoare de patrimoniu), moara lui Assan este vandalizată constant de ani de zile, fiind lăsată într-o totală paragină de actualii ei proprietarii, care urmăresc în mod evident recuperarea terenurilor de sub clădirile morii pentru viitoare dezvoltări imobiliare mult mai profitabile, în timp ce în ţări ca Anglia, Franţa, Germania, Statele-Unite, clădirile industriale dezafectate sunt convertite în spaţii de locuit (lofturi), în muzee sau alte spaţii de utilitate publică.

Protecţia patrimoniului nu este apanajul arhitecţilor, al urbaniştilor şi al autorităţilor. Noi toţi, în calitatea noastră de cetăţeni ai României, avem datoria să acţionăm pentru protecţia patrimoniului nostru naţional, tot aşa cum avem şi dreptul la patrimoniu şi la peisaj!

Aplicaţii:

Consideraţi că România are clădiri emblematice? Dacă da, care ar fi acestea?
Daţi câteva exemple de clădiri monumente istorice din oraşul vostru care au dispărut. Care este sentimentul vostru despre aceste pierderi?
În week-end sau în vacanţă, luaţi-vă aparatul de fotografiat (sau telefonul mobil) şi fotografiaţi câteva clădiri pe care le consideraţi frumoase din oraşul vostru. Puneţi fotografiile într-un folder şi păstraţi-le. Apoi, faceţi alte fotografii în aceleaşi locuri peste un an şi comparaţi-le.

Exerciţii de antropologie urbană (explorare, documentare)

Miruna Tîrcă

Exploarea urbană, prescurtată sub numele de *urbex*, reprezintă o activitate prin care aşa numiţii *exploratori urbani* vizitează spaţii abandonate dintr-un oraş, într-o încercare de reconectare şi redescoperire a trecutului. Adeseori, practicând această activitate, exploratorii urbani se expun unor riscuri multiple: faptul că locurile pe care le explorează sunt nesigure, cu structuri de rezistenţă precare; ele pot conţine gunoaie şi reziduuri toxice; faptul că accesul în astfel de zone este uneori interezis prin lege iar explorarea unui astfel de spaţiu poate fi echivalentă cu infracţionalitatea, prin încălcarea proprietăţii şi pătrunderea prin efracţie. Cu toate acestea, sunt destui exploratori urbani care îşi asumă aceste riscuri, fiind pasionaţi de investigarea vestigiilor trecutului sau de locuri lăsate în paragină.
Spaţiile preferate de exploratorii urbani pot fi: foste fabrici, tunele, catacombe, mine, sisteme de canalizare, parcuri de amuzament, centrale nucleare, şcoli, spitale, silozuri de rachete, vase abandonate, unităţi militare dezafectate şi în general orice clădire părăsită. *Exploratorii urbani au o regulă principală nescrisă: nu trebuie distrus şi nu se vandalizează nimic din ceea ce se vizitează, în aşa fel încât să se bucure şi viitorii exploratori de aceste descoperiri.*
Spaţiile abandonate constituie o preocupare chiar şi pentru oameni de ştiinţă cum ar fi arheologii, istoricii şi arhitecţii. Explorarea urbană a devenit o activitate cunoscută în ultimii ani, fiind popularizată şi de emisiuni precum *Urban Explorers* de pe Discovery Channel.
Aspectele la care explorarea urbană ne invită să reflectăm, sunt următoarele:

- Oraşele nu sunt structuri eterne, ci organisme aflate în continuă schimbare; uneori evoluţia lor poate fi înfloritoare, alteori oraşele decad. De multe ori, schimbările care marchează un oraş se petrec chiar în pas cu noi, fără să realizăm prea bine acest lucru.
- Spaţiile dezafectate sau abandonate fac parte la rândul lor din ansamblul unui oraş. Ele merită să fie valorificate şi reintegrate în circuitul urban.

Concepte introduse:

Patrimoniu industrial – cea mai nouă categorie de patrimoniu, apărută în Marea Britanie în anii 1950, o dată cu dezvoltarea termenului de *arheologie industrială*. Aceasta desemnează interesul pentru cercetarea şi înţelegerea complex a procesului de industrializare, incluzând aspecte tehnice, arhitecturale, economice şi sociale ale acestei forme de muncă, precum şi sistemele de transport şi echipamente pe care le-a antrenat.

Decădere urbană (Shrinking Cities) – oraşe care se confruntă cu depopulări semnificative. Acest fenomen se datorează în general dezindustrializării şi migraţiei massive către suburbia sau alte zone urbane. În Europa şi SUA, procesul prin care s-a trecut de la producţia industrială de masă la cea bazată pe servicii a avut ca urmare faptul că zone largi industriale au fost lăsate să decadă, ajungând în paragină prin nefolosirea lor pe termen lung.

Exemplu: Oraşul Detroit – o metropolă modernă care conţine zone largi abandonate.

Acest lucru este legat de industria de automobile Ford, care a propulsat în anii 50 economia oraşului, transformându-l într-o aşezare înfloritoare, fapt care s-a reflectat şi în arhitectură. Decăderea oraşului debutează o dată cu relocarea şi intrarea în recesiune a industriei de automobile, în anii 70-80; oamenii au început să plece, atât localnici cât şi investitori; treptat, multe clădiri au rămas nefolosite, iar în cele din urmă proprietarii lor le-au abandonat, deoarece nu mai găseau potenţiali cumpărători sau chiriaşi. Astfel au rămas părăsite o multitudine de clădiri de birouri, fabrici, magazine, case, hoteluri dar şi instituţii precum teatre, biserici şi secţii de poliţie. În prezent, oraşul Detroit constituie o mină de aur pentru cei pasionaţi de explorarea urbană.

Exemple de conversii ale unor structuri industriale în spaţii culturale în România

Club Fabrica din Bucureşti – un spaţiu alternativ pentru tineret amenajat într-o fostă fabrică de ţesătorie
Fabrica de Pensule, Cluj – un centrul cultural şi artistic iniţiat în 2009 şi situat într-o fostă fabrică de pensule; găzduieşte ateliere de artişti, galerii şi organizaţii culturale. Conform misiunii afişate pe websiteul centrului, „Fabrica de Pensule contribuie la dezvoltarea urbană, valorificând un obiectiv de patrimoniu industrial, activat ca spaţiu al vieţii comunitare. Prin programele de educație pentru tineri, dezbaterile pe teme relevante pentru comunitatea locală și evenimentele deschise publicului pe care le oferă, Fabrica de Pensule participă la dezvoltarea comunitară și a sectorului cultural din România".
Centrul de Arhitectură, Cultură urbană şi Peisaj „Uzina de Apă", Suceava –Uzina de apă face parte din patrimoniul industrial al oraşului Suceava având o semnificaţie istorică, tehnologică, socială şi arhitecturală deopotrivă. OAR îşi propune să reintegreze această clădire în comunitate şi să contribuie astfel la promovarea, protejarea şi valorificarea patrimoniului arhitectural industrial în rândul instituţiilor, autorităţilor locale precum şi al societăţii civile.
Explorare urbană în Bucureşti
În Bucureşti există o serie de obiective aparţinând patrimoniului industrial care au fost cercetare în amănunţime de diverşi exploratori urbani. 1. Turnuri de apa. 2. Forturile militare de pe centura oraşului. 3. Moara lui Assan

Colaboratori: Doina Vella, Miruna Tîrcă

Să înţelegem oraşul de astăzi

Oana Druţă

http://www.fhwa.dot.gov/eihd/2010/cat01.cfm

Obiective :

- **Înţelegerea complexităţii fenomenului urban şi a oraşului în care locuim astăzi**
- **Înţelegerea unor elemente care ţin de formele construite şi de sistemele urbane**
- **Introducerea unor elemente de sisteme urbane care permit funcţionarea oraşului şi îi structurează relaţia cu mediul înconjurător**

1. De ce am studia oraşul?

Pentru că lumea în care trăim este urbană. În 2008, mai mult de jumătate din populaţia planetei (3.3 miliarde de oameni) trăia în zone urbane, şi se estimează că până în 2030 toate regiunile lumii, inclusiv Asia şi Africa, vor avea mai mulţi oameni trăind în zone urbane decât în zone rurale. Astfel, până în 2030 populaţia urbană a planetei va ajunge la 5 miliarde.

Un raport al ONU (Organizaţia Naţiunilor Unite) din 1996 spunea: „dezvoltarea oraşelor va fi de departe cel mai important factor în dezvoltarea planetei în secolul XXI".

Dacă ne gândim că majoritatea oamenilor locuieşte în zone urbane, atunci nu este greu să ne dăm seama că majoritatea problemelor cu care ne confruntăm în lume astăzi sunt probleme urbane – criza energetică, criza ecologică, criza economică, sărăcia, discriminarea – toate sunt probleme care se exacerbează în momentul în care din ce în ce mai mulţi oameni trăiesc în aceste aşezări pe care le numim oraşe. Cu toate acestea, oraşele, prin dinamica pe care o mare aglomerare de oameni o are, sunt şi locurile unde se găsesc soluţiile pentru aceste probleme. Oraşele sunt singurele aşezări umane cu adevărat inovatoare, singurele locuri în care există destulă densitate de oameni şi activitate pentru a ne stimula minţile să găsească soluţii la problemele care ne înconjoară. Într-un fel, oraşele sunt ca nişte laboratoare în care se testează şi se pun în practică toate ideile noastre, oricât de năstrușnice sau greu de realizat ni s-ar părea. Şi iată încă un motiv pentru care este important să studiem oraşele.

Pentru mai multe informaţii despre urbanizare:

State of the World's Cities Report 2008/ 2009
http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2562

State of the World's Cities Report 2010/ 2011
http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2917

2. Ce este un oraş?

Dicţionarul explicativ al limbii române (DEX) defineşte oraşul astfel:

> *Oraşul este o formă complexă de aşezare omenească cu dimensiuni variabile şi dotări industriale, având de obicei funcţie administrativă, industrială, comercială, politică şi culturală.* Termenul „oraş" este de asemenea asociat cu centrul, zona cea mai intens construită şi locuită a unui oraş.

Oraşele contemporane însă, cu greu se înscriu în această definiţie strictă.

Şi totuşi, fie că este vorba de turnuri înalte, de autostrăzi suspendate, de mari pieţe publice sau de şiruri nesfârşite de blocuri, cu toţii recunoaştem un oraş în momentul în care îl vedem. Una dintre caracteristicile de bază care diferenţiază ORAŞUL de o aşezare rurală este mărimea, mai ales mărimea înţeleasă ca număr de oameni care trăiesc în imediată vecinătate unii faţă de ceilalţi. De aceea putem spune că oraşele sunt în primul rând **aglomerări de oameni**.

Marile aglomerări de oameni caracteristice oraşelor contemporane dau naştere unor **peisaje urbane** tipice cum ar fi complexele rezidenţiale de mari dimensiuni, centrele de afaceri, marile centre comerciale, infrastructura de transport supradimensionată.

O altă caracteristică a oraşului este ***complexitatea***. Complexitatea oraşelor nu este ceva uşor de definit, şi de fapt tot materialul care urmează nu va face decât să încerce să ofere portiţe prin care să observăm şi poate chiar să înţelegem această complexitate. Însă, înainte de a porni la drum, ne putem lua nişte repere. Complexitate se referă la:

- forma fizică a oraşului
- sistemele interne care susţin oraşul (transportul, sistemele de alimentare cu apă, canalizare, electricitate, etc.)
- diversitatea relaţiilor umane care se evidenţiază în mediul urban (forme de organizare, conflicte, negocieri)

Concepte introduse

Urbanizarea este un „proces istoric de creştere a oraşelor şi a rolului lor în dezvoltarea societăţii". Se referă la concentrarea populaţiei unei ţări în oraşe, creşterea numărului şi dezvoltarea oraşelor, sau la transformarea unor localităţi rurale în centre cu caracter urban". (cf. DEX).

3. Ce este urbanizarea?

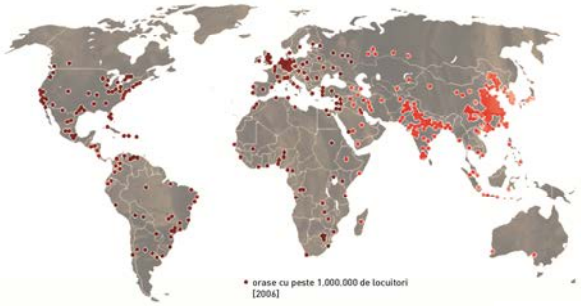
Procesul de urbanizare este strict legat de schimbările petrecute în economie în secolul al XIX-lea, atunci când, datorită scăderii importanţei agriculturii şi a pământului ca surse de venit, şi datorită creşterii importanţei industriei şi a capitalului, oraşele au început să fie din ce în ce mai atractive. Importanţa oraşelor a crescut pe măsură ce tot mai mulţi oameni părăseau zonele rurale pentru a se stabili la oraş.

Acest proces început cu mai bine de două secole în urmă este în prezent în plină ascensiune. Totuşi, procesul nu este uniform şi este marcat de nenumărate alte fenomene care în ultimele decenii au început să fie asociate cu dezvoltarea oraşelor.

New York, Times Square.
Yokohama, Chinatown.
Stradă din Hanoi, Vietnam.
Foto: Oana Druţă

Creşterea şi descreşterea oraşelor

Deşi a început în Europa şi în America de Nord, fenomenul cel mai intens de **urbanizare,** în sensul de creştere şi dezvoltare a oraşelor, poate fi observat în prezent şi în America de Sud, Asia şi Africa. Dacă ne uităm la o listă cu cele mai mari oraşe ale lumii vom vedea că aproape nici unul dintre ele nu se găseşte în Vestul dezvoltat, cu excepţia New York-ului.
Observând harta tuturor oraşelor de peste un milion de locuitori, ne putem face de asemenea o idee relativ la zonele de pe glob care se confruntă cu cel mai accentuat proces de urbanizare:



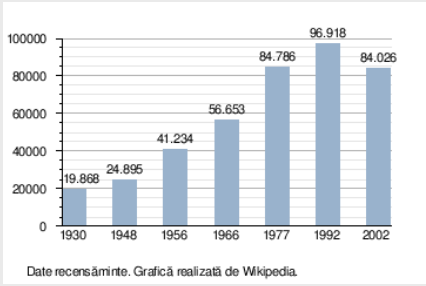
Cele mai mari orașe ale lumii
(este aproape imposibil să știi populația exactă a celor mai mari orașe din lume, lista de mai jos se bazează pe estimări)

1. Tokyo – Yokohama, Japonia – 33,200,000
2. New York, SUA – 17,800,000
3. Sao Paolo, Brazilia – 17,700,000
4. Seul – Incheon, Corea de Sud – 17,500,000
5. Mexico City, Mexic – 17,400,000
6. Osaka – Kobe – Kyoto, Japonia – 16,425,000
7. Manila, Filipine – 14,750,000
8. Mumbai, India – 14,350,000
9. Jakarta, Indonezia – 14,250,000
10. Lagos, Nigeria – 13,400,000

Harta oraşelor cu peste 1 milion de locuitori în 2006

Dacă examinăm noile configuraţii urbane care pot fi observate în diverse părţi ale lumii, observăm că acestea depăşesc cu mult ideea de oraş ca aşezare bine determinată şi separată de zona rurală din jur.
În unele zone, oraşele au început să se unească, dând naştere unor aglomerări urbane masive care nu pot fi gândite decât la nivel de regiune. „Raportul asupra stării oraşelor lumii“ publicat de către ONU în 2010 clasifică aceste noi configuraţii urbane astfel:
Regiuni urbanizate – apar în jurul vechilor oraşe prin proliferarea fenomenului de ***suburbanizare***. Acest fenomen face ca oraşele să anexeze din ce în ce mai mult spaţiu în jurul lor şi chiar, uneori, şi alte aşezări. São Paulo, cel mai mare oraş al Braziliei, deja se extinde pe o suprafaţă de 8000 de km², în timp ce locuitorii oraşului Cape Town din Africa de Sud fac naveta, pentru a se deplasa de acasă la locul de muncă, pe distanţe de până la 100 de km în fiecare zi.
Coridoare urbane – reprezintă un număr de centre urbane conectate între ele prin coridoare de transport. Deşi oraşele care compun coridoarele urbane îşi menţin independenţa fizică, din punct de vedere economic ele formează un întreg, şi asta determină dezvoltarea urbană de-a lungul coridoarelor de transport în zone rurale.

Evoluţia populaţiei oraşului Reşiţa (Wikipedia)



Efecte ale declinului populaţiei în Detroit:

Detroit, Teatrul Michigan
Acest teatru magnific, construit la începutul secolului trecut, a căzut complet în paragină din cauza nefolosirii şi a lipsei de resurse necesare menţinerii lui în stare de funcţionare. În prezent este utilizat drept parcare.

Mega-regiunile – sunt cele mai mari aglomerări urbane ale lumii. Mai mari decât mega-oraşele (centre urbane de peste 20 de milioane de locuitori), mega-regiunile sunt motoare economice

enorme, integrate, uriaşe din punct de vedere al întinderii spaţiale. Exemple ar fi mega-regiunea Tokyo-Nagoya-Osaka-Kyoto-Kobe în Japonia, care găzduieşte nu mai puţin de 60 de milioane de oameni sau mega-regiunea Hong Kong-Shenzen-Guangzhou în China, care găzduieşte 120 de milioane de oameni.

Concepte introduse

Suburbanizare – fenomen prin care se creează noi zone rezidenţiale şi uneori industriale sau comerciale la marginea oraşelor; tendinţa oamenilor de a se feri de aglomeraţia specifică oraşului, preferând pentru locuit zonele rezidenţiale care apar în cercuri concentrice în jurul oraşului.

Dezindustrializare – declinul importanţei industriei (mai ales a industriei prelucrătoare) în profilul economic al unui oraş sau al unei ţări.

Dar, în vreme ce în unele zone ale lumii urbanizarea produce forme urbane din ce în ce mai complexe şi mai mari, în altele oraşele se confruntă cu un cu totul alt fel de probleme. Din ce în ce mai multe zone dezvoltate sau în tranziţie ale lumii se confruntă în ultima jumătate de secol cu un proces invers celui de creştere a oraşelor. Părţi importante ale Europei Centrale şi de Est, ale Americii de Nord şi chiar ale Chinei, se confruntă cu fenomene precum ***dezindustrializarea,*** care fac ca oraşele să îşi schimbe profilul economic şi, în acelaşi timp, să descrească.
Declinul populaţiei este primul simptom al oraşelor în descreştere. Oraşele în descreştere pun cu totul alte probleme decât cele în creştere, mai ales când este vorba despre asigurarea calităţii vieţii locuitorilor.
Lipsa locurilor de muncă face ca populaţia tânără şi mobilă să părăsească aceste oraşe lăsând în urmă o populaţie care are din ce în ce mai multă nevoie de servicii sociale şi din ce în ce mai puţine resurse pentru a şi le asigura.
Lipsa resurselor financiare face ca investiţiile să fie din ce în ce mai greu de realizat. Oraşul decade, atât fizic cât şi economic, şi, fără o politică adaptată la noile probleme, intră într-o spirală a declinului.

Abandonul dă naştere unei forme urbane „sparte", în care unele zone rămân active în timp ce altele intră în paragină. Asta face ca asigurarea serviciilor de bază precum apa sau canalizarea să fie din ce în ce mai costisitoare, în timp ce resursele devin din ce în ce mai puţine.
După 1989, cele mai multe oraşe din România se confruntă acut cu declinul populaţiei. Descreşterea importanţei industriei şi tranziţia către un alt profil economic fiind de asemenea o problemă. Nici unul dintre cele mai mari zece oraşe ale ţării nu a înregistrat o creştere a populaţiei în ultimele două decenii, în afară de Bucureşti şi de Cluj, situaţia oraşelor mai mici precum Târgu Mureş, Reşiţa sau Slatina fiind şi mai dificilă.
În Europa, oraşele din estul Germaniei, precum Leipzig sau Weimar, se confruntă cel mai puternic cu efectele contracţiei economice şi demografice.
În acelaşi timp, în Statele Unite, oraşe precum Detroit sau Cleveland au înregistrat scăderi record de populaţie. De exemplu, oraşul Detroit a pierdut 200.000 de locuitori în perioada 2000–2010.

Aplicaţii:

1. Ce vi se pare surprinzător la harta oraşelor cu peste 1 milion de locuitori, ilustrată mai sus? Vă surprinde ceva la lista celor mai mari oraşe din lume?
2. Cum apreciaţi procesul de urbanizare în România? Care sunt oraşele care vă dau impresia de oraşe atractive, cu potenţial de creştere?
3. Cum apreciaţi starea oraşului în care locuiţi? Este un oraş în creştere sau, dimpotrivă, unul în declin?
4. Care sunt problemele cu care se confruntă oraşul în care locuiţi?

4. Cum am ajuns până aici?

Acum, pentru că avem o idee mai clară despre ce este un oraş şi ce fenomene urbane sunt importante în societatea contemporană, putem să intrăm puţin mai în detaliu în ceea ce priveşte evoluţia oraşelor dar şi relativ la principalele curente de gândire în ***urbanism*** în ultimul secol.
Primele oraşe au apărut în urmă cu mai bine de 7000 de ani şi multe dintre caracteristicile lor, specific urbane, s-au transmis până în prezent. Dar aglomerările urbane pe care suntem obişnuiţi să le considerăm ORAŞE în zilele noastre şi-au făcut apariţia abia în secolul al XIX-lea.
Odată cu revoluţia industrială, din ce în ce mai mulţi oameni au părăsit aşezările rurale şi au început să caute de lucru în noile fabrici din oraşe. Astfel, aproape peste noapte, populaţia oraşelor a crescut cu mult peste posibilităţile oraşelor pre-industriale de a găzdui acest aflux de oameni.
Londra secolului al XIX-lea este exemplul clasic al primelor oraşe industriale: aglomerat, murdar, fără apă curentă, cu străzi neasfaltate, acoperit tot timpul de un strat impenetrabil de smog, cu locuinţe îngrămădite şi supra-aglomerate pentru muncitorii din fabrici, dar şi cu cartiere mai aerisite însă nu neapărat mai curate pentru oamenii mai înstăriţi. Şi totuşi, în astfel de oraşe au apărut primele idei şi s-au făcut primele eforturi pentru a îmbunătăţi viaţa oamenilor şi pentru a construi oraşele pe care le cunoaştem azi.

Concepte introduse

Urbanism: ştiinţa care se ocupă cu studiul amenajării localităţilor orăşeneşti existente, precum şi cu proiectarea de noi oraşe. Urbanismul se ocupă atât de forma pe care o iau aşezările umane cât şi de felul în care acestea funcţionează din punct de vedere politic, economic, social.

Epidemiile cauzate de supra-aglomerare şi de lipsa unei infrastructuri de bază au fost probabil primele semnale de alarmă că oraşele industriale aveau nevoie de o reformă.
Pornind de la problemele oraşului industrial, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea au apărut primele încercări de a sistematiza oraşele şi de a le da o formă care să rezolve aceste probleme atât de evidente şi presante.

Cerdà: planul pentru Barcelona
Ildefons Cerdà a fost un urbanist spaniol activ în a doua jumătate a secolului XIX. Educat iniţial ca inginer constructor, Cerdà a renunţat la această meserie pentru a se dedica îmbunătăţirii oraşelor. Cea mai mare realizare a lui este planul pentru „extensia" Barcelonei, în care Cerdà ilustrează cele mai revoluţionare principii de urbanism ale timpului său. Planul include: prevederi pentru locuinţe luminoase şi aerisite dar şi spaţii verzi în cartiere; recomandări pentru folosirea unor metode eficiente de gestionare a deşeurilor, inclusiv canalizare şi alimentare cu gaze naturale; o reţea de drumuri optimizată pentru a putea fi folosită atât de pietoni cât şi de căruţe, tramvaie cu cai şi linii ferate urbane (idee nemaiîntâlnită până atunci, care avea să se transforme mai târziu în metrou).

Ebeneezer Howard – Oraşul grădină
Fără a avea o pregătire de specialitate în urbanism sau în altă disciplină „urbană", ideea lui Ebeneezer Howard de oraş în care oamenii să trăiască în armonie cu natura a avut o mare influenţă asupra felului în care au evoluat oraşele în secolul XX. Ideea oraşului grădină este destul de simplă: un oraş în care să te poţi bucura de toate avantajele vieţii la ţară fiind totuşi în oraş. Pentru a obţine asta, Howard propune (în 1902) un oraş care se dezvoltă concentric dinspre centru de-a lungul unor bulevarde radiale. Zona centrală era destinată activităţilor comerciale şi culturale, zona mediană locuinţelor iar zona periferică activităţilor industriale. Oraşul era înconjurat de un o zonă de vegetaţie ca un cordon verde. Pentru că populaţia unui oraş gradină era strict controlată la 32.000 de oameni, atunci când se ajungea la acest prag trebuia înfiinţat un nou oraş. Oraşele astfel construite erau legate între ele prin linii de tren. Howard nu a reuşit să construiască decât două oraşe grădină, însă ideea unor comunităţi mici în care omul să trăiască în armonie cu natura a inspirat mulţi urbanişti de-a lungul timpului.

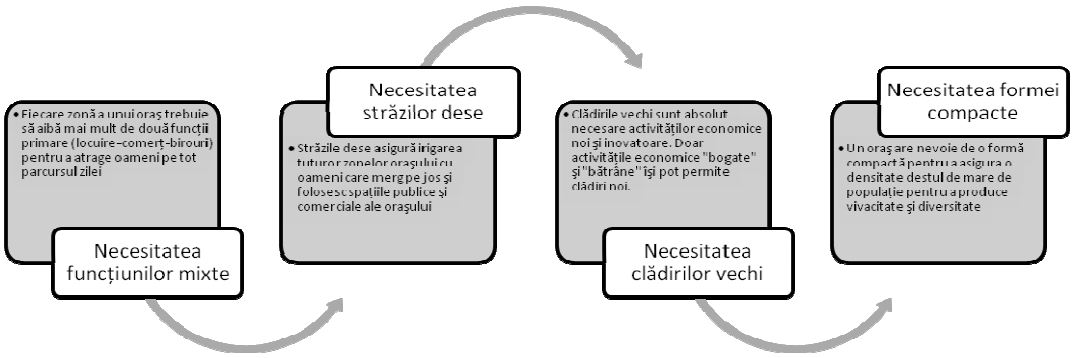
Le Corbusier – La Ville Radieuse
Arhitect şi urbanist francez al începutului de secol XX, Le Corbusier şi-a pus poate cel mai tare amprenta asupra dezvoltării oraşelor în prima jumătate a secolului XX. Modelul de oraş propus de el, cunoscut sub numele de „La Ville Radieuse", este un model de **oraş funcţional** în care diferitele funcţii ale oraşului (locuire, comerţ, industrie, recreere) sunt separate între ele. Pentru a reduce timpul de deplasare, zonele rezidenţiale şi cele industriale trebuiau construite aproape unele de celelalte, însă înconjurate de zone verzi destul de largi încât să reducă efectul poluării. Străzile trebuiau dimensionate în aşa fel încât să permită o deplasare rapidă cu maşina (proaspăt inventată). Le Corbusier propune o soluţie modernă la criza locuinţelor care afecta oraşele în continuă creştere ale începutului de secol, şi anume blocurile de apartamente. Aceste blocuri trebuiau construite departe de străzi, în interiorul unor zone verzi, şi trebuiau să fie construite suficient de departe unul faţă de celălalt astfel încât să se asigure un minim de însorire pentru toate apartamentele.

Pe de o parte, aceste modele de oraş au contribuit extrem de mult la ameliorarea condiţiilor de viaţă ale orăşenilor. Noile cartiere de locuinţe erau mult mai curate, igienice, sănătoase. Noile sisteme de alimentare cu apă şi canalizare, electricitate sau gaze naturale, făceau viaţa de zi cu zi a locuitorilor oraşelor din ce în ce mai comodă. Însă, aplicarea la scară din ce în ce mai largă a modelului oraşului funcţional a dus la o compartimentare excesivă a diferitelor funcţii ale oraşului şi la un fel de a construi şi organiza oraşele care nega exact esenţa „urbanităţii" şi anume aglomerarea creativă de activitate umană. Urbaniştii oraşelor moderniste/ funcţionale îşi concentrau întreaga atenţie asupra eficientizării transportului cu maşina personală, asupra construirii de noi şi noi cartiere de blocuri pentru muncitori sau pentru noii locuitori ai oraşului, asupra separării funcţiunilor comerciale şi industriale (considerate nocive) de funcţia de locuire. În acest timp, nu îşi dădeau seama că oamenii au nevoie de socializare, de spaţii publice, de locuri în care să vadă şi să interacţioneze cu alţi oameni, că lipsa acestor locuri duce la izolare şi la un sentiment de nesiguranţă pe străzi, că străzile şi autostrăzile pe care ei le construiau erau imposibil de folosit de către pietoni şi că acest lucru conducea la o scădere a activităţii micilor întreprinzători, oameni direct responsabili pentru vitalitatea economică a unui oraş.

În plus, condiţiile istorice se schimbaseră iar modele care fuseseră de ajutor pentru regândirea oraşelor industriale ale secolului al XIX-lea nu mai erau valabile pentru oraşe care vedeau deja primele semne ale dezindustrializării şi trebuiau să îşi găsească un nou rost. În faţa acestor noi provocări, în anii 1960, au apărut încercări de a redefini oraşul.

Jane Jacobs – Diversitatea Oraşului
O mare iubitoare a oraşelor, şi a New York-ului ei natal în special, Jane Jacobs a revoluţionat felul în care oamenii gândesc oraşele pornind de la observaţiile cele mai simple. Observând străzile cartierului ei, Jane Jacobs a descoperit câteva caracteristici de bază care fac viaţa într-un oraş aşa de interesantă şi de dinamică. În primul rând şi-a dat seama că cea mai mare parte a vieţii într-un oraş se petrece pe stradă, şi că dacă nu se petrece pe stradă oraşul are de suferit. Spaţiul public oferit de străzi şi de pieţe este esenţial pentru socializarea celor mici, pentru menţinerea siguranţei, pentru asigurarea prosperităţii economice a unui cartier.
În cartea ei de căpătâi, „Moartea şi viaţa marilor oraşe americane", Jacobs identifică şi marea deficienţă a urbaniştilor din zilele ei: nu înţelegeau ce fel de problemă este un oraş. Oraşele sunt probleme complexe, care din păcate erau tratate ca şi cum ar fi fost probleme simple. Jacobs a intuit că fiecare dintre funcţiile de bază ale oraşului: transportul, locuirea, economia, cultura, mediul, etc. sunt **interdependente** şi o schimbare într-una dintre ele le afectează pe toate celelalte în feluri pe care cu greu le putem intui.

În scrierile ei, Jacobs condamnă segregarea funcţiilor de bază ale oraşului, militând pentru amestecarea funcţiilor urbane în toate cartierele unui oraş. De asemenea, Jane Jacobs deplânge felul în care oraşele moderne deveniseră sclavele maşinii personale şi ale unui ideal de transport rapid care făcuse ca străzile să devină tot mai late, anoste şi neprietenoase pentru pietoni. În locul acestei forme urbane ea propune un oraş cu străzi multe şi destul de înguste aşa încât să încurajeze mersul pe jos şi prezenţa oamenilor pe stradă la orice oră din zi şi din noapte. Jacobs propune un nou ideal de oraş: **oraşul divers**, şi identifică patru condiţii necesare pentru un astfel de oraş.


• Fiecare zonă a unui oraş trebuie să aibă mai mult de două funcţii primare (locuire-comerţ-birouri) pentru a atrage oameni pe tot parcursul zilei
Necesitatea funcţiunilor mixte
Necesitatea străzilor dese
• Străzile dese asigură irigarea tuturor zonelor oraşului cu oameni care merg pe jos şi folosesc spaţiile publice şi comerciale ale oraşului
• Clădirile vechi sunt absolut necesare activităţilor economice noi şi inovatoare. Doar activităţile economice "bogate" şi "bătrâne" îşi pot permite clădiri noi.
Necesitatea clădirilor vechi
Necesitatea formei compacte
• Un oraş are nevoie de o formă compactă pentru a asigura o densitate destul de mare de populaţie pentru a produce vivacitate şi diversitate

Deşi a durat foarte mult timp până a fost luat în considerare şi practicat de către urbanişti, modelul oraşului divers pe care l-a intuit Jane Jacobs la începutul anilor 1960 stă la baza eforturilor oraşelor contemporane de a deveni **oraşe pentru oameni,** oraşe în care oamenii să se simtă bine şi să dorească să stea, în care spaţiile publice sunt numeroase şi atrăgătoare, iar pietonii sunt cei care fac regulile, nu maşinile.
Jacobs a fost de asemenea printre primii teoreticieni care au susţinut faptul că, datorită complexităţii sale, oraşul nu este o **problemă** care să poată fi **rezolvată** de o mână de specialişti care se bazează pe câteva principii şi pe un morman de date statistice pentru a formula direcţii de dezvoltare. Din schema dezvoltării oraşelor moderne lipseau cei mai importanţi actori şi anume **cetăţenii,** cei care trăiesc în oraş şi la ale căror nevoi trebuie să poată să răspundă oraşul. **Jane Jacobs** a fost printre primii promotori ai ***urbanismului participativ***.

„O stradă urbană echipată să facă faţă multor oameni care nu se cunosc între ei (…) trebuie să aibă trei calităţi de bază:
Mai întâi trebuie să existe o demarcare clară între spaţiul privat şi cel public (…).
În al doilea rând, trebuie să fie ochi pe stradă, ochi ai celor care se pot considera „proprietarii" străzii, oameni care locuiesc pe strada respectivă. Clădirile de pe o stradă echipată să facă faţă multor străini şi să asigure siguranţă atât pentru străini cât şi pentru locuitori trebuie să fie orientate către stradă. Nu au voie să îşi întoarcă spatele către stradă şi să o lase oarbă.
In al treilea rând, trotuarele trebuie să fie utilizate mai mult sau mai puţin în permanenţă atât pentru a creşte numărul de ochi pe stradă cât şi pentru a-i face pe oamenii care locuiesc în clădirile de pe stradă să o privească în număr cât mai mare. Nimănui nu-i place să stea pe scări sau să privească de la balcon o stradă goală. (…)"[1]

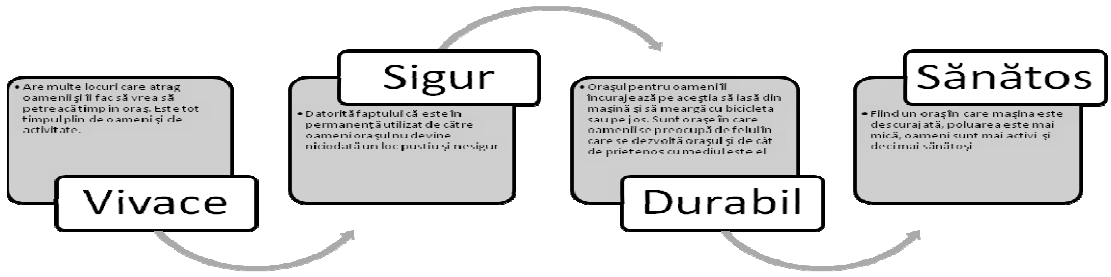
Concepte introduse

Urbanism participativ – metodă de a practica urbanismul care ţine cont de toţi actorii urbani care sunt afectaţi de o anumită problemă urbană (vezi cap. 4).

[1] Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage, 1992

Jan Gehl – Oraşe pentru oameni
După spusele lui, Jan Gehl a intrat în rândul urbaniştilor chiar „în momentul în care tot ce te învăţau la şcoală era greşit". Era după ce Jane Jacobs publicase „Moartea şi viaţa marilor oraşe americane", dar înainte ca ideile ei să schimbe felul în care urbanismul şi arhitectura erau gândite de către specialişti. Intrând în acest domeniu al studiului şi planificării oraşelor, Gehl şi-a dat seama că era nevoie de o schimbare, o schimbare fundamentală de mentalitate, o schimbare în felul în care construim oraşele. El şi-a dedicat întreaga viaţă promovării acestei schimbări.

Schimbarea pe care o propune Gehl este o schimbare de valori. În opinia lui, cel mai important element al unui oraş este **omul** iar cea mai importantă prioritate pentru un arhitect sau urbanist este cum să îi facem pe oameni să se simtă cât mai bine în mediul construit care este oraşul.
Oraşul lui Gehl are patru caracteristici de bază. El este:


Are multe locuri care atrag oamenii şi îi fac să vrea să petreacă timp în oraş. Este tot timpul plin de oameni şi de activitate.
Vivace
Sigur
Datorită faptului că este în permanenţă utilizat de către oameni oraşul nu devine niciodată un loc pustiu şi nesigur
Oraşul pentru oameni îi încurajează pe aceştia să lasă din maşină şi să meargă cu bicicleta sau pe jos. Sunt oraşe în care oamenii se preocupă de felul în care se dezvoltă oraşul şi de cât de prietenos cu mediul este el
Durabil
Sănătos
Fiind un oraş în care maşina este descurajată, poluarea este mai mică, oameni sunt mai activi şi deci mai sănătoşi

„Un oraş bun este ca o petrecere bună. Oamenii stau mai mult pentru că se simt bine".[2]

Fiind arhitect de meserie, Gehl a fost întotdeauna preocupat de formă. Însă marea lui realizare a fost să îşi dea seama că *„arhitectura nu este doar FORMĂ URBANĂ ci interacţiunea dintre FORMĂ şi VIAŢĂ. Oraşele nu înseamnă doar clădiri, ci felul în care oamenii interacţionează cu mediul construit din jurul lor. Felul în care ne construim oraşele determină stilul nostru de viaţă."*

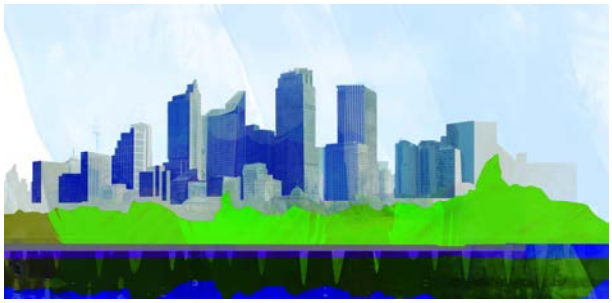
Pentru a înţelege ce vrea să spună Gehl prin acest motto al lui, ne vom apleca mai întâi asupra câtorva elemente de formă urbană, după care vom examina în detaliu unul dintre cele mai importante sisteme urbane – transportul – pentru a ne da seama mai bine ce vrea să spună Gehl atunci când afirmă că forma pe care o iau oraşele noastre determină felul în care trăim.

Aplicaţie:

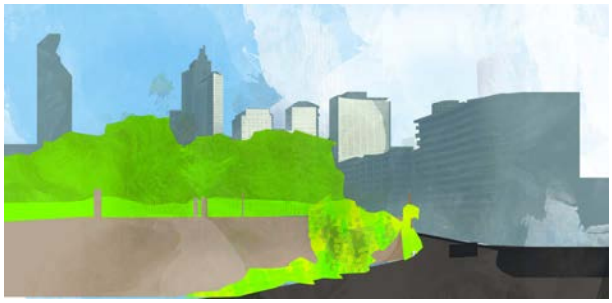
1. Cum a evoluat concepţia noastră despre oraş în decursul secolului XX?
2. Ce elemente au căpătat o importanţă mai mare? Şi ce elemente şi-au pierdut importanţa?
3. Dacă vă gândiţi la oraşul în care trăiţi, puteţi spune pe ce se axează politica de dezvoltare a oraşului? În ce se fac cele mai multe investiţii? Care sunt oamenii (categoriile de oameni) care sunt cei mai activi în stabilirea priorităţilor oraşului vostru? Care sunt cuvintele cheie pe care edilii oraşului vostru le folosesc în mod curent?

[2] Jan Gehl, *Cities for People*, Island Press, 2010

5. Ce înseamnă formă urbană?



Dacă ne uităm la un oraş de departe, la felul în care se proiectează pe un fundal clar cum ar fi cerul, ceea ce vedem este o serie de clădiri de forme şi mărimi diferite. Distanţele se estompează şi clădirile apar ca şi cum ar fi una lângă cealaltă.



Dacă ne apropiem, observăm că între clădiri există de fapt spaţiu, străzi, pieţe, suprafeţe plantate şi alte asemenea.

Acesta aste un prim nivel la care putem vorbi despre forma urbană, în termeni de spaţiu şi volum construit.

- **Un volum construit (termen folosit în arhitectură)** se referă la o clădire, un spaţiu tridimensional închis, de obicei cu acoperiş, ferestre şi uşi pentru acces, folosit pentru o diversitate de activităţi umane, de la locuire la comerţ, activităţi culturale, educaţionale şi altele.
- **Spaţiul liber** se referă la tot ceea ce este între clădiri, fie că sunt spaţii de acces precum străzile, sau spaţii de socializare şi adunare cum ar fi pieţele, sau spaţii de recreere (parcurile).

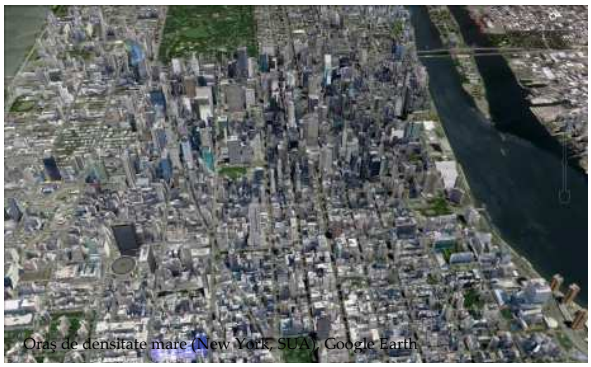
Raportul dintre spaţiul construit şi spaţiul liber ne dă primele repere în legătură cu densitatea unui oraş şi felul în care acesta este construit. Densitatea se referă la mai multe lucruri:

(1) în demografie se referă la numărul de oameni care locuiesc pe o suprafaţă de un kilometru pătrat de teren.

(2) în arhitectură vorbim de densitate în număr de clădiri. Două oraşe pot avea acelaşi număr de locuitori, dar unul are câteva clădiri înalte, construite unele lângă altele şi este un oraş dens, pe când celălalt poate avea multe clădiri de 1–2 etaje care se întind pe o suprafaţă mare de teren şi este mai puţin dens.

Densitatea este unul dintre elementele de bază în ecuaţia „oraşului pentru oameni". Un oraş cu densitate prea mică nu va atinge niciodată masa critică de oameni necesară vivacităţii. Construcţiile împrăştiate pe suprafeţe mari de teren la densitate foarte mică vor încuraja mersul cu maşina personală şi vor face nepractice mijloacele de transport alternativ precum bicicleta, şi chiar transportul în comun. Reversul este de asemenea o problemă. Un oraş cu densitate prea mare riscă să nu aibă spaţii publice suficiente, riscă sa fie prea aglomerat, vegetaţia stradală şi locuinţele etajelor inferioare ale blocurilor mari să nu primească suficientă lumină naturală etc.

Oraş de densitate mică (Tsukuba, Japonia), Google Earth



Oraş de densitate mare (New York, SUA), Google Earth

Există şi un al doilea mod de a examina forma urbană. Dacă modul descris mai sus, şi folosit cu precădere de arhitecţi, este unul tridimensional, urbaniştii lucrează mai mult cu reprezentări bidimensionale – planuri sau hărţi.

Dacă ne uităm la un oraş de sus, în „2D“, putem observa alte lucruri:

Străzi – căile de comunicare şi acces

Insule urbane – terenurile dintre străzi

Parcele (loturi) – porțiuni de teren, precis delimitate în cadrul unei suprafețe mai mari, destinate unei anumite întrebuințări

Clădiri –conturul (amprenta) pe sol.

Străzi, insule urbane, parcele, clădiri

Forma pe care o iau străzile şi parcelele într-o anumită parte de oraş ne spune multe şi despre istoria lui şi despre felul în care a evoluat.

Unele oraşe au evoluat organic, fără un plan bine determinat de la început, iar pe măsură ce oraşul creştea i se adăugau noi şi noi cartiere, unele făcute după planuri, altele nu. Astfel de oraşe prezintă diferite tipuri de străzi şi parcele, în funcţie de cum a fost dezvoltată o anumită zonă, iar caracterul general al oraşului este unul eterogen. Zonele care au evoluat organic vor avea străzi întortocheate şi înguste şi parcele de forme neregulate. Zonele construite după anumite planuri vor avea străzi mai ordonate şi mai drepte dar şi parcele de forme regulate.

Alte oraşe au fost construite după planuri de la bun început iar urmele acestor planuri sunt vizibile în forma regulată a străzilor şi a parcelelor. Totuşi, pe măsură ce oraşul creştea, planurile iniţiale fie nu mai erau respectate, fie nu mai corespundeau nevoilor oraşului şi atunci erau schimbate – şi, odată cu ele, se schimba şi forma pe care o avea oraşul în ansamblu.

Plan neregulat

De asemenea, urmărind forma pe care o iau străzile, insulele urbane şi parcelele, putem să ne dăm seama de felul în care funcţionează un oraş. Numărul străzilor şi densitatea lor ne spun cât de „irigat“ este un oraş. Dacă ne aducem aminte de Jane Jacobs, ea identifică densitatea străzilor ca un element definitoriu pentru diversitatea şi atractivitatea oraşelor. Insulele urbane foarte mari au o conectivitate redusă şi încurajează traficul auto, în acelaşi timp descurajându-l pe cel pietonal. Fără trafic de pietoni oraşele devin pustii şi nesigure. În acelaşi timp, sunt poluate şi nesănătoase.

Plan regulat

Aplicaţii:

1. Deschideţi Google Earth şi uitaţi-vă la forma pe care o are oraşul vostru. Ce puteţi spune despre ea la prima vedere? Apropiaţi-vă de unele zone cu care sunteţi mai bine familiarizaţi şi analizaţi forma străzilor şi a parcelelor.
2. Mergeţi la bibliotecă şi încercaţi să aflaţi câteva informaţii despre istoria dezvoltării oraşului vostru. Puteţi identifica urmele acestei dezvoltări istorice în forma pe care o are oraşul vostru acum?
3. Faceţi o plimbare în cartierul vostru sau în cel în care este şcoala voastră. Ce puteţi distinge de la nivelul solului? Ce fel de cartier este, unul care a evoluat organic sau unul construit după un plan?

6. Cum influenţează mediul construit felul în care trăim?

Ca să înţelegem mai bine această legătură între forma urbană şi felul în care este folosit un oraş, ne vom opri asupra transportului.
Evoluţia felului în care este planificat transportul urban urmăreşte acelaşi parcurs pe care l-am identificat în scurta noastră incursiune în istoria recentă a urbanismului (punctul 1.4).

Automobilul în secolul al XX-lea

Povestea începe cu invenţia maşinii personale, şi mai ales a Modelului T de la Ford, prima maşină care a fost produsă în masă. Aventura oraşelor secolului XX cu acest mijloc de transport este una interesantă şi plină de tâlc. Automobilul era considerat un triumf al tehnicii la începutul secolului, unul care prevestea o nouă eră a mobilităţii absolute. Urbanişti precum Le Corbusier au încorporat imediat automobilul în modelele de oraşe pe care le imaginau.
Criticile nu au întârziat să apară: „maşina va distruge strada umană... se pare că lucrul pe care nimeni nu îl vrea sunt locuri în care oamenii să se întâlnească, să îşi plimbe câinele (...) şi să facă o sută de alte lucruri întâmplătoare pe care oamenii le fac în mod obişnuit... Le Corbusier urăşte lucrurile la întâmplare." (Robert Hughes, critic de artă)
Însă, în ciuda criticilor, în anii de după cel de-al Doilea Război Mondial, din ce în ce mai multe oraşe din Statele Unite, Europa şi din alte părţi ale lumii adoptă idealurile oraşului modernist şi, odată cu el, preocuparea pentru maşină. În următoarele câteva decenii această preocupare devine din ce în ce mai pregnantă în rândul urbaniştilor şi inginerilor cu toate că, după ceva timp, un anumit leitmotiv începe să devină evident:

- Se construiesc din ce în ce mai multe străzi late, care să deservească maşinile.
- Numărul maşinilor creşte.
- În oraşele deja construite se demolează case şi se dislocă oameni pentru a face loc (auto)străzilor.
- Numărul maşinilor creşte.
- În cartierele nou construite se proiectează străzi late, goale şi greu de traversat, străzi care izolează clădirile şi oamenii dar facilitează deplasarea maşinilor.
- Numărul maşinilor creşte.
- Unele oraşe cred atât de mult într-un viitor în care toţi oamenii vor folosi maşina tot timpul, încât renunţă la sistemele de transport public şi, mai ales în America, renunţă chiar şi la trotuare.
- În ciuda tuturor concesiilor făcute maşinii personale, problema traficului rămâne o problemă.

Pe măsură ce din ce în ce mai multe din lucrurile care ne plac într-un oraş erau sacrificate în favoarea maşinii, criticile la adresa „oraşului pentru maşini" se înteţesc, iar dezavantajele unui astfel de oraş devin din ce în ce mai evidente:

- Aglomeraţia
- Poluarea
- Dispariţia spaţiilor verzi
- Transformarea spaţiilor publice în parcări
- Izolarea socială cauzată de lipsa spaţiilor de socializare
- Obezitatea provocată de modul de viaţă sedentar
- Decăderea economică a unor oraşe lipsite de trafic pietonal
- Creşterea criminalităţii
- Dependenţa tinerilor, a bătrânilor şi a altor persoane care nu conduc maşina de persoane care conduc.

Acestea sunt doar cele mai evidente dintre dezavantaje.

Aventura cu oraşul pentru maşini i-a învăţat pe urbanişti şi pe inginerii de trafic un lucru extrem de important, şi anume că niciodată nu vei putea să construieşti destule străzi late, bulevarde sau autostrăzi urbane astfel încât să rezolvi problema traficului în oraş; niciodată nu vei putea construi destule parcări astfel încât să ai loc pentru toate maşinile care vor să parcheze în centrul oraşului. Mai mult decât atât, **cu cât construieşti mai multe străzi şi parcări cu atât vei avea mai multe maşini şi, în plus, vei distruge şi viaţa oraşului**, vitalitatea lui socială şi economică, calitatea aerului, sănătatea populaţiei. Acest adevăr a devenit atât de încetăţenit în rândul specialiştilor încât este cunoscut sub numele de „**Axioma transportului urban**".

Mai mult asfalt înseamnă mai mult trafic. (Jan Gehl)

Un nou drum în transportul urban

Începând cu anii 1970, din ce în ce mai multe oraşe au spus NU automobilului şi s-au reorientat spre alte mijloace de transport. Acest lucru s-a întâmplat în special în vestul Europa la acea vreme dar, pe măsură ce din ce în ce mai multe oraşe îşi dădeau seama de ineficienţa maşinii ca mijloc de transport, au început să apară în diverse colţuri ale lumii oraşele prietenoase cu pietonii şi bicicliştii şi care, în acelaşi timp, promovau transportul în comun: în America de Sud şi în cea de Nord, în Australia. Cele mai cunoscute exemple sunt: Copenhaga, Amsterdam sau Stockholm în Europa, Portland şi, mai nou, New York în America de Nord, Bogota şi Curitiba în America de Sud, Melbourne în Australia.

Exemplul 1 - Copenhaga

Este cunoscut astăzi ca oraşul bicicletelor. Însă în anii 1960–'70 Copenhaga era un oraş sufocat de maşini. Traficul pe străzi era îngrozitor, nu erau niciodată suficiente locuri de parcare şi calitatea aerului în oraş era din ce în ce mai precară. Oamenii nu mai doreau să petreacă timp în oraş iar Copenhaga arăta din ce în ce mai pustie.
Totuşi, o nouă generaţie de urbanişti, în frunte cu Jan Gehl, dar şi specialişti în trafic au început în anii 1970 să pună problema altfel. Dacă în loc să măsurăm traficul auto măsurăm traficul pietonal? Dacă în loc să construim noi parcări şi benzi auto reducem treptat numărul de parcări iar în locul acestora creăm spaţii publice, reducem numărul de benzi auto iar în locul lor introducem piste de biciclete?
În câţiva ani, rezultatele au început să fie vizibile. Maşinile au început să se împuţineze şi în locul lor au apărut bicicletele. Oamenii au început să petreacă din ce în ce mai mult timp în noile spaţii publice. Oraşul a căpătat deodată mai multă viaţă, aerul era mai curat, aglomeraţia era din ce în ce mai scăzută. În douăzeci de ani, Copenhaga devenise un cu totul alt oraş, unul în care oamenii de pretutindeni doreau să meargă şi să locuiască. Pariul a dat roade.
Când, la începutul anilor 2000, numărul celor care foloseau bicicleta a început să stagneze, edilii oraşului au comandat inginerilor de la MIT un nou tip de bicicletă, pentru a fi folosită pentru programul de bike-sharing al oraşului.

Film online: *The Copenhagen Wheel* http://www.youtube.com/watch?v=S7y3qIQu3Gc

Exemplul 2 – Curitiba

Este un oraş din Brazilia care, datorită primarului lui creativ şi uşor despotic, a ajuns să fie cunoscut în toată lumea ca un oraş pentru oameni.
Jaime Lerner, primarul Curitibei în anii 1970–'80, excelent urbanist şi arhitect, a dezvoltat transportul în comun. Cum oraşul lui nu era foarte bogat, a trebuit să îşi folosească ingeniozitatea şi să gândească un mod de transport care era în acelaşi timp eficient şi ieftin. Aşa a apărut aşa numitul „transport rapid cu autobuzul". Autobuzele erau ieftine, dar dacă tot timpul erau blocate în trafic erau extrem de ineficiente, aşa că Lerner şi consilierii lui au găsit o altă soluţie. Ce ar fi dacă am folosi autobuze dar le tratăm ca şi cum ar fi metrou? Astfel, noile autobuze mergeau pe mijlocul străzii, pe benzi dedicate şi separate de restul traficului, aveau platforme de urcare late şi separate unde puteai să îţi procuri şi biletul de acces, veneau la intervale extrem de scurte, astfel că nu trebuia să aştepţi foarte mult în staţie.
Sistemul era un succes, însă creatorii ştiau că dacă în autobuze începe să scadă confortul din cauza folosirii prea intense, atunci şi sistemul în totalitate va începe să fie mai puţin atractiv. Aşa că au fost preocupaţi tot timpul de îmbunătăţirea lui, fie comandând un nou tip de autobuz, fie făcând platformele de urcare şi coborâre mai eficiente, sau făcând sistemul de procurare a biletelor mai uşor de folosit.

Filme online:
Bus Rapid Transit in Curitiba http://www.youtube.com/watch?v=gL_So666mYY
TED talk cu Jaime Lerner http://www.ted.com/talks/jaime_lerner_sings_of_the_city.html

Aplicaţii:

1. Cum influenţează tipul de transport cel mai răspândit într-un oraş felul în care oamenii folosesc şi percep oraşul respectiv? Folosiţi-vă de exemplele de mai sus şi de materialul adiţional de pe Internet pentru a răspunde.
2. Cât de importantă credeţi că este politica de transport pe care un oraş o practică pentru calitatea vieţii oamenilor care locuiesc în oraş?
3. Puteţi să vă daţi seama care este politica de transport a oraşului vostru? Ce mijloace de transport sunt încurajate şi ce mijloace de transport sunt descurajate? Ce părere aveţi despre felul în care este gândit transportul în oraşul vostru?

Nici un tip de transport nu este fără cusur

Chiar dacă favorizăm un alt mijloc de transport în locul maşinii personale, axioma transportului urban rămâne valabilă. Cum am văzut în exemplele de mai sus, dacă se construiesc mai multe piste pentru biciclişti şi creşte numărul şi calitatea facilităţilor destinate acestui mod de transport, din ce în ce mai mulţi oameni îl vor folosi. Dacă se investeşte în transportul în comun iar acesta devine mai uşor de folosit şi mai eficient, oamenii îl vor prefera.

Simplu, însă o problemă rămâne. Chiar dacă favorizăm un mijloc de transport mai eficient (cum e transportul în comun care poate transporta mulţi oameni în acelaşi timp şi ocupă mai puţin spaţiu decât maşina) sau mai sănătos (cum e bicicleta), dacă ne concentrăm asupra unui singur mod de transport acesta va deveni până la urmă prea aglomerat iar efectele supraaglomerării se vor resimţi în oraş. Soluţia la care au ajuns unele oraşe a fost una de compromis în cele din urmă, şi anume promovarea mai multor tipuri de transport, încercând să profite de avantajele pe care le oferă acestea şi minimizând pe cât posibil dezavantajele.

Aplicaţie:

Care sunt avantajele şi dezavantajele diferitelor tipuri de transport urban? Împărţiţi tabla în patru, câte un colţ pentru fiecare tip de transport (Auto, Transport în comun, Bicicleta, Mersul pe jos), şi notaţi în fiecare colţ toate avantajele şi dezavantajele care vă vin în minte.

Câteva idei pentru îmbunătăţirea fiecărui tip de transport urban

Există o multitudine de idei pentru îmbunătăţirea transportului urban. Unele vin din partea specialiştilor, altele vin din partea unor oameni care au dezvoltat o pasiune pentru asta, dar nu au neapărat o pregătire profesională în domeniu, altele vin din partea unor politicieni. Fiecare dintre noi putem contribui la felul în care va arăta oraşul nostru în viitor. Tot ce ne trebuie este pasiune, imaginaţie şi stăruinţă.

„Oraşele au capacitatea de a oferi ceva pentru fiecare din noi, numai atunci când sunt create de fiecare din noi".[3] „Nu este nevoie de o majoritate pentru a izbândi, ci de o minoritate iritată şi neobosită, decisă să stârnească furtuni în minţile oamenilor" (Samuel Adams, 1722–1803)

1. Taxa de congestie

O taxă de congestie reprezintă o sumă de bani pe care oamenii care intenţionează să intre cu maşina într-o zonă aglomerată trebuie să o plătească, în momentul în care intră în zona respectivă. Deşi este o măsură dură de eliminarea a maşinii din zonele aglomerate, ea a atras din ce în ce mai multă susţinere din partea oamenilor, datorită eficienţei pe care a demonstrat-o.

În Londra s-a introdus o astfel de taxă, de zece lire sterline (aprox. cincizeci de lei), pentru zona centrală a oraşului. Taxa este atât de eficientă încât traficul auto în centrul Londrei a scăzut cu 25% după prima săptămână. Ce înseamnă asta? În primul rând mai puţină aglomeraţie, mai mult loc pentru alte mijloace de transport, spaţii publice mai atractive, aer mai curat.

2. Car-sharing

Nu toţi oamenii sunt convinşi că metodele de restricţionare a traficului sunt bune sau suficiente. Unii au încercat să propună o altă cale.

Programele de car-sharing sunt un astfel de exemplu. Pentru oamenii care propun această soluţie problemele nu sunt doar aglomeraţia sau calitatea aerului, ci şi faptul că a deţine o maşină personală este costisitor (nu numai achiziţionatul propriu-zis dar şi întreţinerea, locul de parcare, etc.) şi că până la urmă plăteşti mult mai mult ca sa ai maşină decât se justifică pentru cât o foloseşti. Astfel, soluţia ar fi o posibilitate de a avea maşina la dispoziţie doar atunci când îţi trebuie fără să îţi asumi toate costurile pe care le presupune deţinerea unei maşini personale.

Internetul a făcut acest lucru posibil. Dacă în oraşul tău există cinci locuri în care sunt parcate maşini disponibile pentru închiriere, iar tu, ca utilizator, poţi vedea în timp real care sunt maşinile disponibile şi unde sunt ele localizate, şi apoi îţi poţi rezerva o maşină pentru orice interval orar în care ai nevoie de ea, atunci lucrurile devin foarte simple şi eficiente. Tu foloseşti maşina numai atunci când ai nevoie de ea, şi plăteşti doar pentru acel interval orar. Alţi oameni pot folosi aceeaşi maşină când au ei nevoie şi plătesc doar pentru timpul cât o folosesc. Dacă maşinile sunt noi, disponibile în modele diversificate şi adaptate la nevoi multiple (o maşină mai mare pentru o familie care vrea să meargă la un concert, sau una mică şi rapidă pentru un tânăr care trebuie să ajungă la o întâlnire cu iubita), atunci creşte atractivitatea acestui sistem.

Programele de „car-sharing" au totuşi şi rezultate nebănuite. Pentru că preţul închirierii nu este chiar scăzut, iar penalizările pentru întârzieri sunt destul de mari, oamenii folosesc maşina strict atunci când au nevoie şi nu de câte ori ar face-o dacă ar dispune de maşină individuală.

Film online: *TED Talk cu Robin Chase– Zipcar* http://blog.ted.com/2008/01/31/robin_chase/

3 Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities,* Vintage, 1992

3. Benzi dedicate pentru autobuz

Benzile dedicate pentru autobuz pot fi de mai multe feluri. Unele sunt marcate doar prin inscripţii pe asfalt. Altele sunt confecţionate din materiale diferite faţă de restul carosabilului. Unele sunt situate pe mijlocul străzii, în timp ce altele se află la marginea străzii. Benzile dedicate pentru autobuz asigură prioritatea acestuia faţă de celelalte mijloace de transport care folosesc aceeaşi stradă. Astfel, autobuzele nu mai trebuie să aştepte în trafic şi pot duce oamenii la destinaţie mai repede.

4. Sisteme de urmărire GPS „Global Positioning Systems“ pentru transportul în comun

Nu-i aşa că v-aţi gândit de multe ori, „cum ar fi dacă aş şti exact când ajunge autobuzul sau tramvaiul în staţie“? „Ce bine ar fi dacă nu ar mai trebui să aştept“?
Acest lucru este posibil prin utilizarea sistemelor GPS care trimit informaţii despre poziţia geografică exactă a autobuzelor sau a tramvaielor, în timp real, unui sistem informatic care apoi le transformă în hărţi interactive accesibile pe Internet. Astfel, poţi şti exact când o să ajungă autobuzul în staţie şi când trebuie să pleci de acasă ca să îl prinzi.
Bineînţeles că hărţile pot fi accesate şi de pe smartphone pentru cei care sunt pe drum, sau de la terminale montate în staţii pentru cei care sunt deja acolo şi vor să ştie când le va ajunge autobuzul sau tramvaiul în staţie.

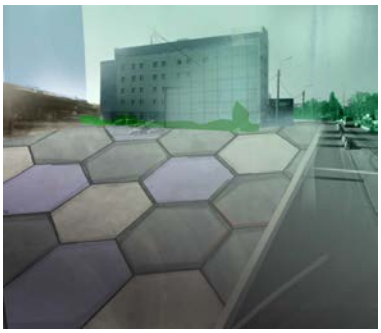
Link. *Sistem de urmărire GPS în Ann Arbor, Michigan* http://mbus.pts.umich.edu/

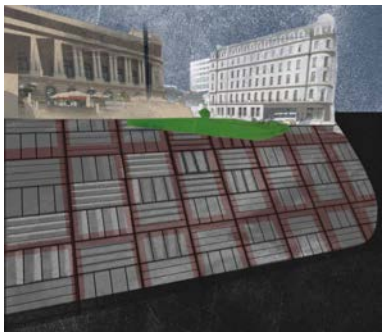
5. Piste de biciclete

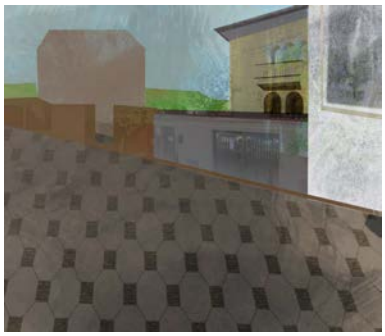
Cum arată pistele de biciclete care sunt cel mai sigure, cel mai uşor de folosit şi cel mai rapide? Sunt situate pe trotuar sau pe stradă? Sunt separate de trafic în mod evident sau doar prin marcaje pe asfalt? Diferite oraşe ale lumii aleg diverse tipuri de piste pentru biciclete. Însă, pe măsură ce acestea sunt folosite mai intens şi specialiştii pot colecta mai multe informaţii despre cum sunt folosite şi care sunt problemele care apar, anumite caracteristici de formă devin din ce în ce mai evidente. Astfel s-a ajuns la concluzia că cele mai sigure piste de biciclete sunt cele care nu iau nici din spaţiul pietonal nici din cel al maşinilor, ci sunt complet separate şi de unele şi de altele. Marcajele pe asfalt sunt bune pentru a semnaliza prezenţa pistelor de biciclete, totuşi separarea efectiva prin bordură şi pavaj specific sunt cele mai indicate.

6. Trotuarul ideal

Cum pot oraşele să facă mersul pe jos mai atractiv pentru oameni? Totul începe de la **trotuar**!
Trotuarele sunt la fel de importante ca şi carosabilul, dacă nu chiar mai importante având în vedere că nişte trotuare în bună stare, bine dimensionate şi mobilate corespunzător, pot reprezenta mult mai mult decât nişte simple coridoare de trecere, pot deveni adevărate scene pentru activităţile urbane.
Un trotuar atrăgător este **suficient de lat** astfel încât oamenii să poată merge în voie, are un **pavaj în bună stare,** fără gropi, denivelări, capace de canalizare ieşite în afară, etc., **nu are obstacole** de niciun fel, de la maşini parcate abuziv şi până la mormane de moloz sau gunoaie, este **umbrit** pe timpul verii, pe cât posibil, de copaci sănătoşi şi înalţi, este **luminat noaptea** destul de bine pentru a inspira siguranţă.
Odată îndeplinite aceste condiţii minime, se poate trece la lucruri mai sofisticate.
Din ce în ce mai multe oraşe folosesc pavajul trotuarelor pentru a da caracter unei anumite zone. Astfel, în loc de asfaltul obişnuit, pot fi folosite tot felul de pavaje speciale care să sugereze caracterul diferit al zonelor pe care aceste circulaţii pietonale le străbat.







În ultimul timp preocuparea pentru incluziunea tuturor locuitorilor unui oraş la viaţa acestuia a crescut, iar acest lucru se reflectă şi în forma pe care o iau trotuarele. Pavajul special care să indice persoanelor nevăzătoare apropierea unei intersecţii este un astfel de exemplu, cum e de altfel şi faptul că din ce în ce mai multe trotuare au început să aibă borduri în pantă la contactul cu carosabilul pentru a facilita accesul cărucioarelor pentru copii sau al persoanelor cu dizabilităţi.

Aplicaţie: pieton la mine în oraş

1. În cinci minute, gândiţi-vă la trei lucruri care v-au deranjat în ultima săptămână în timp ce mergeaţi pe jos. Scrieţi-le pe un petic de hârtie.
2. Citiţi-le cu voce tare în faţa clasei în timp ce îndrumătorul le scrie pe tablă. Alcătuiţi astfel un „nor de probleme“ ale pietonului de la voi din oraş.
3. Discutaţi în grupuri de maximum cinci persoane, timp de zece minute, şi găsiţi împreună o soluţie pentru a rezolva una sau mai multe dintre problemele identificate. Prezentaţi-o clasei!

Genul acesta de exerciţiu poate fi folosit şi pentru celelalte tipuri de transport.

Aplicaţie: Cercetăm şi Participăm

1. Aflaţi câteva iniţiative pe care primăria oraşului vostru le-a pus în practică pentru îmbunătăţirea transportului. Prezentaţi-le colegilor voştri în clasă.
2. Se poate lucra în grupuri sau individual.
3. Daţi câteva idei edililor oraşului vostru cu privire la măsuri pentru îmbunătăţirea transportului. Scrieţi o scrisoare primarului.

Aplicaţie: matematică urbană

Acum, pentru că aveţi câteva idei despre ce înseamnă transportul într-un oraş contemporan, puteţi să concepeţi şi să desenaţi o stradă? Cum ar arăta strada voastră ideală? Care ar fi profilul ei? Şi cât de lată ar fi ea? La ce moduri de transport aţi renunţa dacă lăţimea maximă la care ar putea ajunge strada ar fi de douăzeci de metri?

Detalii tehnice

Lăţimea benzii auto de mare viteză = 3,5 m
Lăţimea benzii auto de mică viteză = 3 m
Lăţimea unei linii de tramvai = 3 m
Lăţimea unei piste de biciclete = 1,5 m
Lăţimea optimă a unui trotuar = 5 m
Lăţimea minimă pentru un rând de copaci = 1,5 m

7. Ce presupune viaţa într-un oraş şi care sunt sistemele care o susţin?

Viaţa într-un oraş contemporan înseamnă apă curentă, duş şi toaletă cu apă. Înseamnă becuri care se aprind dintr-o mişcare şi 1001 articole electrice înfipte în prizele aferente. Înseamnă căldură la calorifer iarna şi aer condiţionat vara. Înseamnă cumpărături şi consum de produse care nu ştim de unde vin şi gunoi care nu ştim unde se duce. Înseamnă comunicare, fie ea prin telefoane mobile sau fixe sau Internet. Înseamnă mişcare, pe jos, cu bicicleta, cu autobuzul, tramvaiul, maşina personală, metroul, trenul sau avionul.

Toate aceste lucruri ne înconjoară şi ne modelează viaţa. La fel cum forma străzilor şi a transportului urban determină stilul nostru de viaţă, la fel şi sistemele mai puţin vizibile, cum ar fi sistemul de apă şi canalizare sau cel de alimentare cu energie electrică (sisteme ascunse de obicei sub străzile oraşului sau în pereţii clădirilor) sunt responsabile pentru felul în care trăim în oraş. Milioane de litri de apă potabilă sau menajeră curg prin sisteme complexe de ţevi şi canale, mii de gigawaţi de energie electrică alimentează fiecare semafor, uşă glisantă, scară rulantă, aparat de aer condiţionat, televizor sau computer din oraş. În acelaşi timp, sute de mii de kilograme de produse de tot felul ajung cumva în oraş, sunt distribuite, vândute, consumate şi în final aruncate ca resturi menajere inutilizabile, pentru a fi apoi colectate, transportate, sortate, depozitate, incinerate şi uneori reciclate. Fiecare dintre aceste sisteme este vital pentru

sănătatea şi funcţionarea oraşului în care trăim, la fel cum sistemele respirator şi circulator sunt vitale pentru supravieţuirea unui om.

Totuşi, ca orice organism, deşi pare de sine stătător şi independent, oraşul este departe de a fi aşa. O privire mai atentă la sistemele vitale ale oraşului ne face să înţelegem cât este de dependent oraşul în care trăim de mediul natural înconjurător şi, în acelaşi timp, cât de puţin conştienţi am fost de acest lucru atunci când am dezvoltat aceste sisteme. După cum am văzut la începutul acestui capitol, eforturile de „sistematizare", de îmbunătăţire a calităţii vieţii în tinerele oraşe industriale ale secolelor XIX–XX sunt strict legate de probleme ale oamenilor – mizeria, lipsa de lumină naturală şi ventilaţie, lipsa apei potabile, pericolul epidemiilor şi altele. Fiind o reacţie la un anumit tip de probleme, sistemele urbane pe care le-a moştenit oraşul contemporan sunt foarte bine adaptate pentru a rezolva aceste probleme, dar în acelaşi timp creează altele.

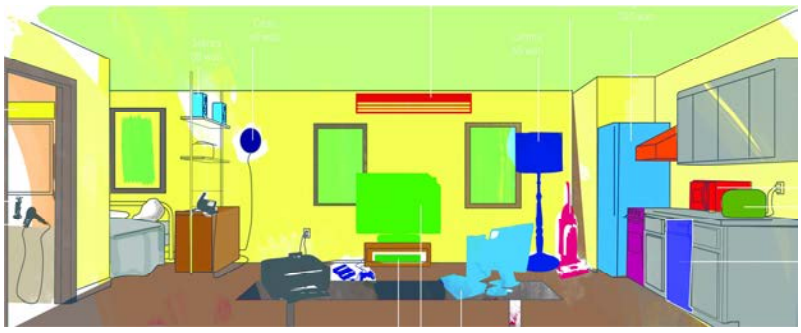
Acum 150 de ani niciunul dintre oraşele lumii nu folosea electricitatea, prea puţine oraşe erau alimentate cu apă curentă iar de canalizări nici nu putea fi vorba, în timp ce străzile oraşului erau de cele mai multe ori depozite de gunoi. În prezent, nu se poate vorbi de oraşe fără acces la electricitate, fără sisteme de alimentare cu apă separate de cele de canalizare sau fără un sistem de colectare şi gestionare a deşeurilor.
Toate aceste accesorii ale vieţii contemporane, însă, vin însoţite de un cost. Pe măsură ce oraşele creşteau, apetitul lor pentru energie, apă şi alte resurse creştea proporţional. Oraşele contemporane sunt principalele responsabile pentru consumul imens de resurse naturale şi pentru criza ecologică actuală.

În continuare ne vom opri asupra a trei feluri de resurse: energia, apa şi alimentele, şi asupra felului în care sistemele aferente lor structurează oraşul. Dacă citiţi cu atenţie, veţi vedea că toate exemplele analizează mai întâi felul în care producem/ extragem o anumită resursă din mediul înconjurător, apoi cum o folosim şi ce redăm înapoi mediului, în final. În consecinţă, ideile de schimbări sau îmbunătăţiri se vor găsi şi ele pe această axă.

Energia electrică

Electricitatea este cea mai intens folosită formă de energie în oraşele contemporane. Dacă ne uităm doar în jurul nostru, în casa în care locuim, ne putem da seama cât de mult suntem dependenţi de electricitate.

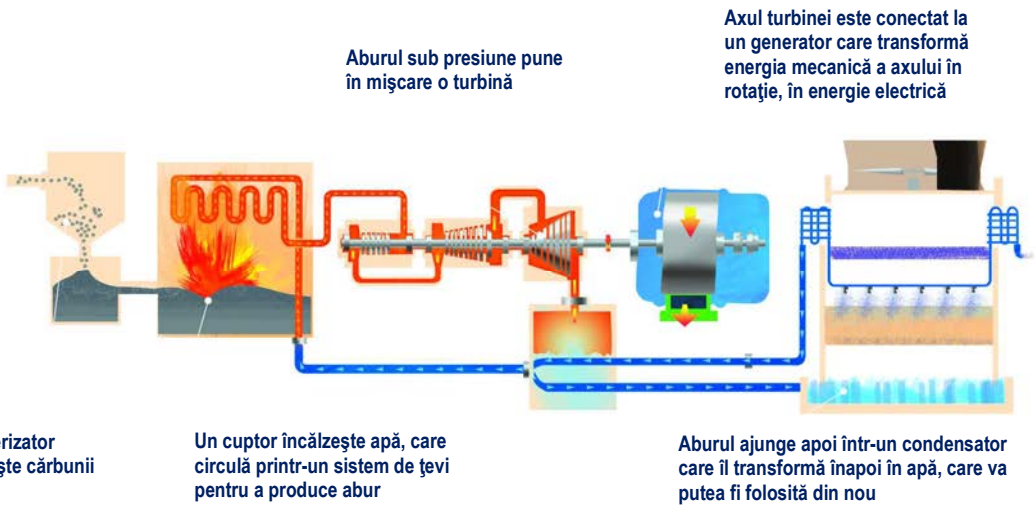
Şi aceasta este doar o casă între mii şi mii de alte case dintr-un oraş, ca să nu mai vorbim de alte feluri de clădiri comerciale şi industriale, care consumă şi mai multă electricitate pentru funcţionarea lor de zi cu zi.



Consumul anual de electricitate al unui oraş se măsoară în gigawaţi sau chiar terawaţi, iar numărul de centrale pentru obţinerea energiei electrice necesare pentru a menţine oraşele contemporane în funcţiune este în continuă creştere. Cele mai multe centrale sunt construite în zone bogate în resurse precum cărbuni sau petrol, aflate la mare depărtare de oraşe. Aşa că, de cele mai multe ori, uităm că ele există – cel puţin până la prima pană de curent!

Cum producem energie?

Cea mai mare parte a energiei pe care o producem pentru alimentarea oraşelor (şi nu numai) provine din arderea aşa numiţilor combustibili fosili: cărbuni, petrol sau alte derivate mai impure ale acestuia precum păcura.


Aburul sub presiune pune în mişcare o turbină
Axul turbinei este conectat la un generator care transformă energia mecanică a axului în rotaţie, în energie electrică
Un pulverizator mărunţeşte cărbunii
Un cuptor încălzeşte apă, care circulă printr-un sistem de ţevi pentru a produce abur
Aburul ajunge apoi într-un condensator care îl transformă înapoi în apă, care va putea fi folosită din nou

Schemă de funcţionare a unei centrale electrice pe cărbuni

Care sunt sursele de energie pe care le folosim?

Deşi sursele neregenerabile de energie sunt cel mai intens folosite pentru producerea electricităţii, există totuşi şi alte surse de energie, mult mai puţin poluante, şi care folosite ar putea face ca oraşele noastre să îşi micşoreze foarte mult „amprenta ecologică". Totuşi, este important să ţinem minte că niciuna dintre sursele de energie disponibile în acest moment nu este perfectă. Toate au efecte negative asupra mediului, doar că unele au un efect mai mic decât altele. Pentru a atinge un echilibru, la fel ca şi în cazul transportului, este util să folosim mai multe tipuri de energie şi, evident, să facem cât mai multă economie de energie.

Centralele hidroelectrice folosesc energia cinetică a apei pentru a genera electricitate. Energia generată în hidrocentrale este mult mai curată decât cea produsă prin arderea cărbunilor, dar din cauză că necesită construcţii impresionante de baraje şi lacuri de acumulare care alterează ireversibil ecosistemele râurilor, acest mod de a produce energie are şi dezavantaje. Aproximativ 26% din energia produsă în România provine din centrale hidroelectrice.

Concepte introduse

Amprenta ecologică – este o măsură care estimează numărul de planete Pământ necesare pentru a susţine populaţia actuală la un anumit nivel de consum al resurselor naturale.
În 2006, amprenta totală a populaţiei globului era de 1,4 Pământuri. Dar, având în vedere creşterea populaţiei în ultimii 5 ani şi faptul că ţări precum China sau Brazilia au început să consume din ce în ce mai multe resurse în ultimul deceniu, dimensiunea terenului necesar pentru a ne susţine a crescut cu siguranţă.

LINK: Află câte pământuri ar fi necesare dacă toată lumea ar trăi ca tine: http://myfootprint.org/en/

Centralele nucleare de asemenea produc energie curată. Însă, datorită materialelor radioactive folosite, materiale foarte nocive atât pentru oameni cât şi pentru mediu, şi mai ales datorită riscului foarte mare pe care îl are acest tip de centrală (de exemplu, în condiţii de dezastre naturale), din ce în ce mai multe ţări încearcă să renunţe la producerea şi utilizarea energiei nucleare. Aproximativ 13 % din energia folosită în România provine din surse nucleare.

Un alt tip de energie „verde" este cea **eoliană**. Electricitatea este produsă de către nişte motoare eoliene care nu necesită nici foarte mult spaţiu şi nu generează nici un fel de poluare. Deşi România are un potenţial important pentru utilizarea acestui tip de energie, în prezent acest

potenţial este exploatat destul de puţin, doar 3% din energia necesară la ore de vârf provenind din această sursă.
Energia solară este de asemenea un tip de energie „verde“. Există două metode prin care energia soarelui poate fi folosită pentru a genera electricitate. Panourile fotovoltaice folosesc un material semiconductor pentru a converti lumina soarelui direct în electricitate, un al doilea mod de a produce energie solară fiind utilizarea căldurii solare pentru a încălzi apă sau, direct, interioarele spaţiilor locuite(o metodă mai puţin eficientă). Principalul dezavantaj al acestui fel de a produce energia este risipa de spaţiu. Pentru a produce energie solară în cantităţi importante este nevoie de o suprafaţă importantă pe care să se amplaseze panourile solare. Energia solară nu este utilizată la scară mare în România.
Centralele electrice cu biomasă folosesc materie organică în descompunere şi gaz metan din platformele de deşeuri pentru a produce electricitate. Astfel de centrale sunt ecologice pentru că ne ajută să rezolvam două probleme. Pe de o parte problema energiei curate, pe de altă parte problema gunoiului. Totuşi acest tip de centrală nu există în România.

Care este impactul consumului nostru de energie asupra mediului înconjurător?

V-aţi întrebat vreodată câţi cărbuni trebuie să ardem pentru funcţionarea unui bec un an de zile?
Ca să aflăm răspunsul la această întrebare trebuie să facem puţină matematică. Mai întâi trebuie să aflăm de câtă energie este nevoie pentru a alimenta becul timp de un an de zile. Acest lucru se măsoară de obicei în kilowaţi pe oră. Un bec consumă de obicei cam 0,1KW. Înmulţind cu 8,760 (numărul de ore dintr-un an) aflăm câtă electricitate consumă un bec într-un an: 876 KW/h.
Energia unei tone de cărbuni este de 6150 KW/h, însă datorită legilor termodinamicii numai aproximativ 40% din această energie poate fi convertită în electricitate. Asta înseamnă cam 2460 KW/h. Împărţind consumul unui bec (876 KW/h) la cantitatea de electricitate produsă de o tonă de cărbuni (2460 KW/h) aflăm că, doar pentru a ţine în funcţiune un bec timp de un an de zile, consumăm cam 325 Kg de cărbuni. Destul de mult, nu-i aşa?

O centrală electrică de 500 de megawaţi produce anual destulă energie electrică încât să alimenteze 4 milioane de becuri, dar pentru asta arde aproximativ 1,5 milioane de tone de cărbuni. În acelaşi timp, elimină în atmosferă 10,000 de tone de dioxid de sulf (responsabil pentru ploaia acidă), 10,000 de tone de oxizi de azot (care produc smog şi ploaie acidă) şi 3,700,000 de tone de dioxid de carbon (responsabil pentru efectul de seră şi încălzirea globală).
Fiecare bec pe care îl aprindem contribuie într-un an de zile la aproximativ 840 kg de CO_2 la compoziţia atmosferei!
Un oraş de mărimea Bucureştiului are aproape 900.000 de locuinţe şi, în fiecare dintre ele, putem estima că există cel puţin 10 becuri. Asta înseamnă că Bucureştiul utilizează energia a 9 milioane de becuri numai în locuinţe. Asta nu include celelalte aparate electrice pe care le folosim în mod regulat. De asemenea nu include clădirile comerciale sau industriale care folosesc mult mai multă energie decât locuinţele.

Energia termică

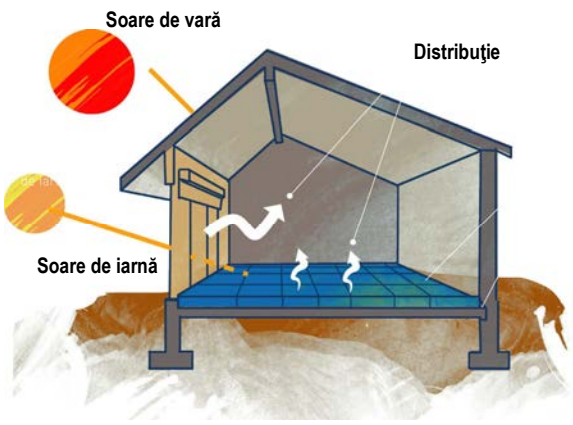
Electricitatea este poate cea mai uşor de observat formă de energie pe care o consumăm într-un oraş, însă nu este singura formă. Mai toate oraşele din România sunt dotate cu sisteme de încălzire centralizate, pe bază de apă caldă. Pentru furnizarea acestui tip de încălzire, există centrale termice care utilizează tot cărbuni, păcură sau gaze naturale, pentru a încălzi apa care apoi este transportată printr-un sistem de ţevi până la radiatoarele noastre de acasă.
Deşi destul de practic, acest mod de încălzire poate deveni ineficient atunci când pierderile în sistem sunt foarte mari, sau atunci când clădirile pe care vrem să le încălzim nu sunt de bună calitate. Asta ne aduce din nou la o discuţie

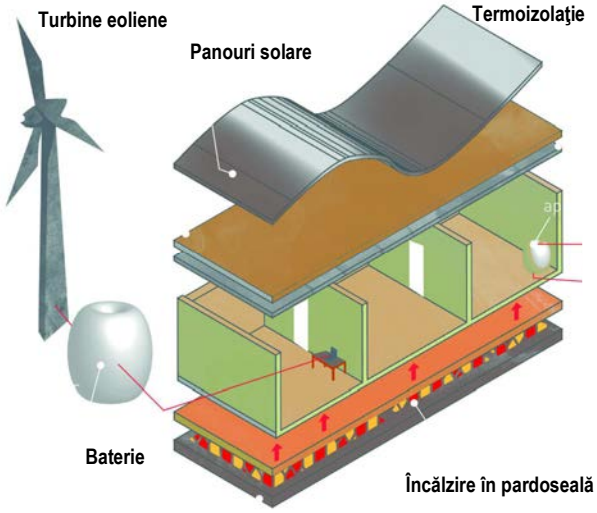
Oraşe care îşi propun să îşi micşoreze amprenta ecologică

Din ce în ce mai multe oraşe din lume îşi propun să îşi micşoreze amprenta ecologică, adoptând noi forme de energie şi îndemnându-şi cetăţenii să le folosească.
Copenhaga îşi propune să îşi reducă emisiile de CO_2 cu 20% până în 2015 şi să devină primul oraş care nu mai emite CO_2 până în 2025. Pentru asta, Copenhaga îşi propune să investească în energie eoliană, dar şi să îşi încurajeze cetăţenii să consume mai puţină energie.
Vancouver îşi propune să îşi modernizeze reţeaua de distribuţie a energiei electrice şi să investească în cercetare, pentru a creşte cantitatea de energie provenită din biomasă pe care oraşul o foloseşte.
Londra, Stockholm sau Amsterdam sunt alte oraşe cu obiective asemănătoare.

despre formă şi funcţie. Clădirile pe care le construim şi în care locuim sunt responsabile pentru stilul nostru de viaţă, asemenea străzilor pe care ne mişcăm. O casă prost izolată şi greu de încălzit ne va face să consumăm mai multă energie electrică, gaze naturale sau apă caldă, doar pentru a ne menţine la o temperatură confortabilă, în timp ce clădirile de calitate mai bună, mai bine izolate, ne vor ajuta să fim mai prietenoşi cu mediul.

Soluţii – Exemple de cum am putea construi clădiri mai eficiente energetic





Clădiri Solare

Clădirile care se folosesc de energia soarelui pentru a se încălzi iarna, dar care resping aceeaşi căldură vara pentru a menţine o temperatură plăcută în interior, nu sunt o noutate în arhitectură.
Dimpotrivă, această tehnică de construcţie există din cele mai vechi timpuri şi numai odată cu răspândirea altor tipuri de încălzire şi răcire (de cele mai multe ori pe bază de electricitate) acest fel de a construi case a fost abandonat.
Pe măsură ce oamenii devin din ce în ce mai conştienţi de necesitatea reducerii consumului de energie, acest fel de a construi este readus în actualitate.

Clădiri cu un consum net de energie Zero

Se numesc aşa pentru că produc la fel de multă energie pe cât consumă. Astfel de clădiri se folosesc de metode tradiţionale de reducere a cantităţii de energie necesară pentru funcţionare, cum ar fi arhitectura solară sau izolaţia termică. În acelaşi timp, investesc în sisteme de producere a energiei alternative. Sunt clădiri care au, de exemplu, acoperişurile acoperite în totalitate cu panouri solare astfel încât clădirea produce toată energia de care are nevoie pentru a funcţiona normal, sau clădiri care folosesc exclusiv energie de la centrale eoliene localizate în apropiere.

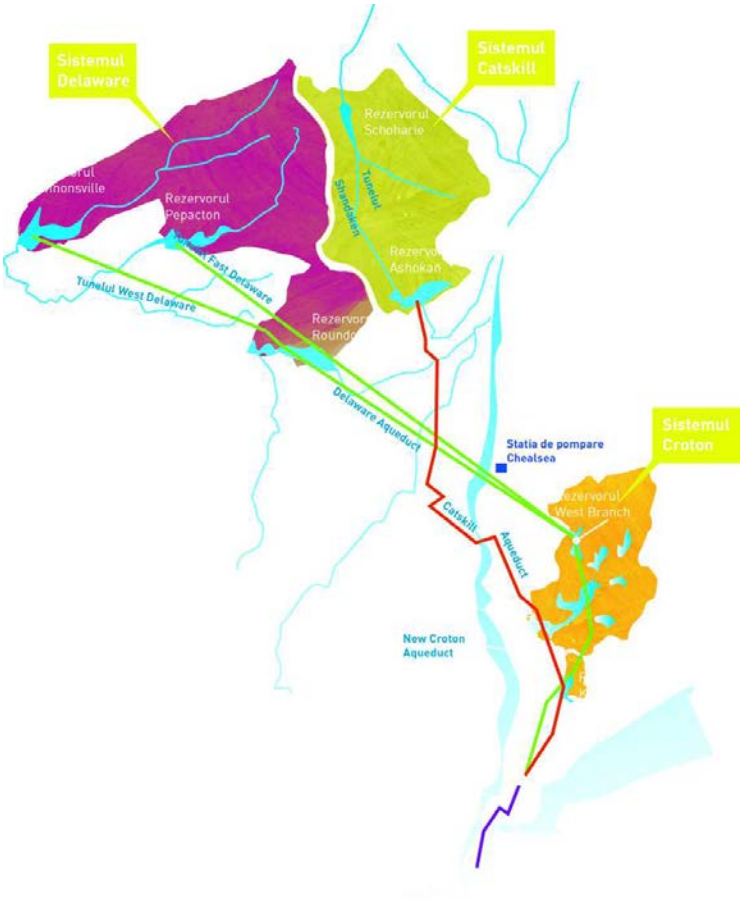
Aplicaţii :

1. Căutaţi pe Internet în maximum 20 de minute informaţii despre principalii furnizori de energie electrică şi termică de la voi din oraş. Cum sunt furnizate aceste servicii? De unde vine energia pe care o consumaţi? Şi din ce este produsă?
2. Dacă nu sunt destule informaţii pe Internet, daţi un telefon firmei care vă furnizează energie electrică şi încercaţi să aflaţi mai multe detalii fie prin telefon, fie programând o întâlnire. (Alternativ, profesorul poate chema un reprezentant al firmei furnizoare să facă o prezentare clasei)
3. După ce aţi adunat destule informaţii, discutaţi în clasă cu colegii. Ce părere aveţi despre felul în care este furnizată energia la voi în oraş? Cum vi se par planurile firmei furnizoare? Cum ar putea oraşul vostru să îşi micşoreze amprenta ecologică?

Apa

Alături de energia care ne vine din surse neregenerabile, apa este cea mai intens folosită resursă în oraşele contemporane. De la apa potabilă pe care o primim la robinet, la duşuri şi toalete cu apă, la maşini de spălat şi chiar şi la încălzire folosim milioane de metri cubi de apă, în mod curent.
Ca să ne facem o idee, haideţi să ne uităm la exemplul oraşului New York. Cu cele 17 milioane de locuitori, New York-ul este unul dintre cele mai mari oraşe ale lumii. Câtă apă consumă oraşul într-o zi? Cam 5 milioane de metri cubi! Pentru a asigura necesarul de apă al oraşului New York, reţeaua de alimentare cu apă a fost lărgită de trei ori în ultimul secol, bazându-se în prezent pe trei sisteme diferite de captare şi transport al apei, din trei râuri diferite.

Nu toate oraşele sunt precum New York-ul, însă toate consumă cantităţi impresionante de apă, proporţional cu numărul locuitorilor. Metodele de reducere a consumului de apă, cum ar fi introducerea apometrelor şi taxarea în funcţie de consum, sunt des folosite de oraşe din toată lumea pentru a micşora cantitatea de apă pe care o consumăm. Totuşi, chiar şi aşa, consumul este deseori mai mare decât ar trebui, din cauza pierderilor din sistemul de distribuţie. Sistemele de distribuţie a apei datează, în multe oraşe din România dar şi din lume, de la începutul secolului trecut, iar materialele folosite la acea vreme pentru realizarea lor nu mai fac faţă cererii din prezent.



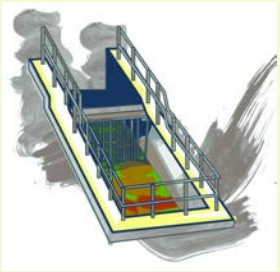
Din ce în ce mai multe oraşe din lume încearcă să îşi mobilizeze locuitorii pentru a strânge fondurile necesare îmbunătăţirii sistemelor. Primarul oraşului Atlanta din Statele Unite, Shirley Franklin, şi-a câştigat supranumele de „primarul ţevilor“ pentru că pe tot parcursul celor două mandate de primar (din 2002 până în 2010) s-a preocupat de un singur lucru, să aducă în conştiinţa cetăţenilor faptul că oraşul are nevoie de un nou sistem de alimentare cu apă şi să îi convingă să pună mână de la mână să investească într-un nou sistem.
Deşi faptul că oraşele noastre consumă din ce în ce mai multă apă este îngrijorător, mult mai îngrijorător este felul în care folosim această apă şi felul în care o redăm înapoi în circuitul natural.

Canalizarea

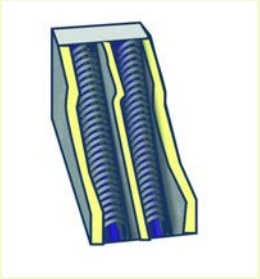
Pentru că principala problemă pe care au încercat să o rezolve oamenii care au construit primele sisteme de canalizare a fost separarea fluxurilor de apă potabilă de cele de apă menajeră/ murdară, sistemele noastre de canalizare sunt încă tributare unei gândiri bazată pe motto-ul: DILUAREA ESTE SOLUŢIA POLUĂRII! Cu alte cuvinte, tot ceea ce trebuie să facem pentru a scăpa de apa murdară este să o amestecăm cu o cantitate mai mare de apă curată.

Atâta timp cât canalizările duc apa murdară din oraş cât mai departe şi o deversează în alt loc decât cel din care provine apa potabilă, problema pare rezolvată. Râul sau marea în care ajunge apa murdară va face munca de curăţare şi nu avem de ce să ne facem griji. Problema apare atunci când populaţia oraşului se măreşte iar poluarea apei menajere creşte datorită industriei sau altor activităţi. Atunci, oricât de binevoitor ar fi, râul în care deversăm nu mai poate curăţa apa pe care i-o dăm.
Soluţia este o staţie de epurare!

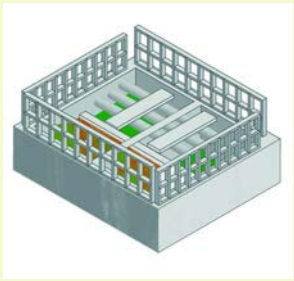
1. La intrarea în centrală, apa reziduală este pompată printre gratii sau site pentru a fi înlăturate componentele solide (ziare, beţe, cârpe şi conserve)



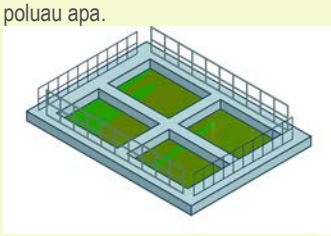
2. Pompe hidroforice ridică apa reziduală în bazine primare de decantare aflate la suprafaţă



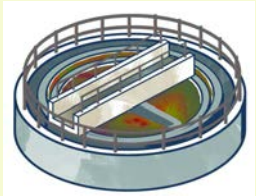
3. Materialele mai grele se lasă pe fundul bazinului, în timp ce materialele mai uşoare cum ar fi uleiul sau grăsimile plutesc. Mecanisme de colectare strâng materialele de la suprafaţă, separându-le de deşeurile primare care rămân la bază.



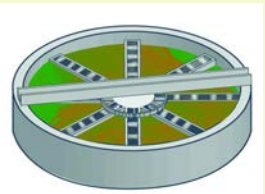
4. Apa reziduală parţial tratată este condusă într-un sistem de tratare secundar (cunoscut sub numele de „activare a deşeurilor"), în care sunt adăugate aer şi vâscozităţi de plante pentru a o descompune în continuare. Aerul pompat în conteinerele de aerare stimulează creşterea bacteriilor care se hrănesc cu o mare parte din materialele organice rămase şi care poluau apa.



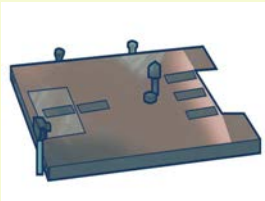
5. Apa aerată trece în ultimele conteinere pentru decantare, în care reziduurile rămase se depun. Părţile solide sunt eliminate şi adăugate la deşeurile primare pentru procesare. Apa, după tratamentul prealabil cu clor, este eliberată într-un curs de apă apropiat.



6. Agenţi de îngroşare sunt adăugaţi în reziduuri în timp ce apa este eliminată şi tratată. Materialul astfel obţinut este lăsat să stea pentru o zi, astfel devenind mai concentrat.



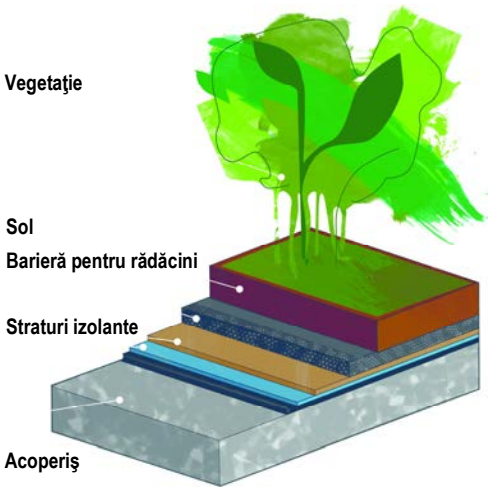
7. Solidele sunt trimise în ultimul set de conteinere sigilate (fără oxigen), numite digeratoare. Acestea sunt încălzite la 45 de grade Celsius pentru a stimula dezvoltarea culturilor de bacterii anaerobe care vor consuma părţile organice ale compusului. Procesul durează între 15 şi 20 de zile.



Cum funcţionează o staţie de epurare a apelor uzate

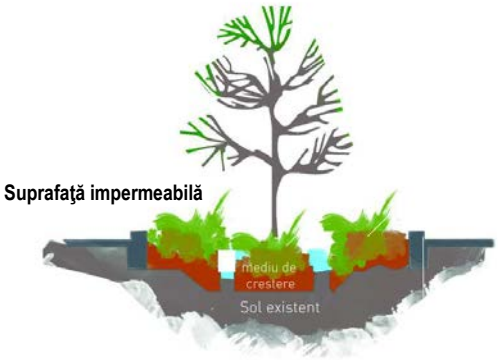
Lucrurile însă nu sunt atât de simple. Majoritatea oraşelor care şi-au construit canalizările la începutul secolului XX nu s-au gândit prea mult la ce înseamnă mai exact apă murdară, aşa încât atât apa menajeră provenită din activităţi umane cât şi apa de ploaie sau cea provenită din topirea zăpezii primăvara ajung în aceleaşi canalizări. Aceste canalizări se numesc **canalizări combinate,** iar dacă vă întrebaţi care ar fi problema cu astfel de canalizări, gândiţi-vă doar la ce se întâmplă pe străzile oraşului vostru în timpul unei furtuni de vară.
Bălţi? Fântâni arteziene din gurile de canalizare? Nu vă lăsaţi păcăliţi! Aceasta nu este apă de ploaie. Este apă de ploaie combinată cu apă menajeră provenită de la duşurile sau toaletele noastre.
Din ce în ce mai multe oraşe îşi dau seama că o soluţie mult mai bună ar fi un sistem de **canalizări separate,** în care apa de ploaie se scurge prin conducte direct către râuri, lacuri sau mare, în timp ce apa menajeră ajunge mai întâi la staţii de epurare înainte de a fi redată circuitului natural.

În afară de separarea canalizărilor menajere faţă de cele pluviale, în ultima vreme şi-au făcut apariţia o serie de noi idei prin care putem să reducem impactul mediului construit asupra celui natural în ceea ce priveşte apa.



Exemplul 1 – acoperişurile verzi

Acoperiş verde: un tip de construcţie a acoperişului unei clădiri care permite vegetaţiei să crească. Construirea unui acoperiş verde presupune o tehnologie destul de sofisticată şi scumpă, însă beneficiile sunt multiple.
Am vorbit deja despre felul în care putem construi clădiri care să consume mai puţină energie. Un acoperiş verde contribuie şi mai mult la reglarea temperaturii interioare a unei clădiri, făcând-o mai scăzută vara şi mai ridicată iarna.
Fiind un mediu mai puţin impermeabil şi mai apropiat de cel natural, acoperişul verde filtrează apa şi îi reduce viteza de deplasare, contribuind la reglarea circuitului apei urbane.
Acoperişurile verzi pot fi metode inventive de a creşte suprafaţa verde a unui oraş şi de a îmbunătăţi astfel calitatea aerului.
Nu în ultimul rând, un acoperiş verde poate fi cea mai apropiată piaţă de legume (după cum vom vedea mai jos).



Exemplul 2 – filtre biologice

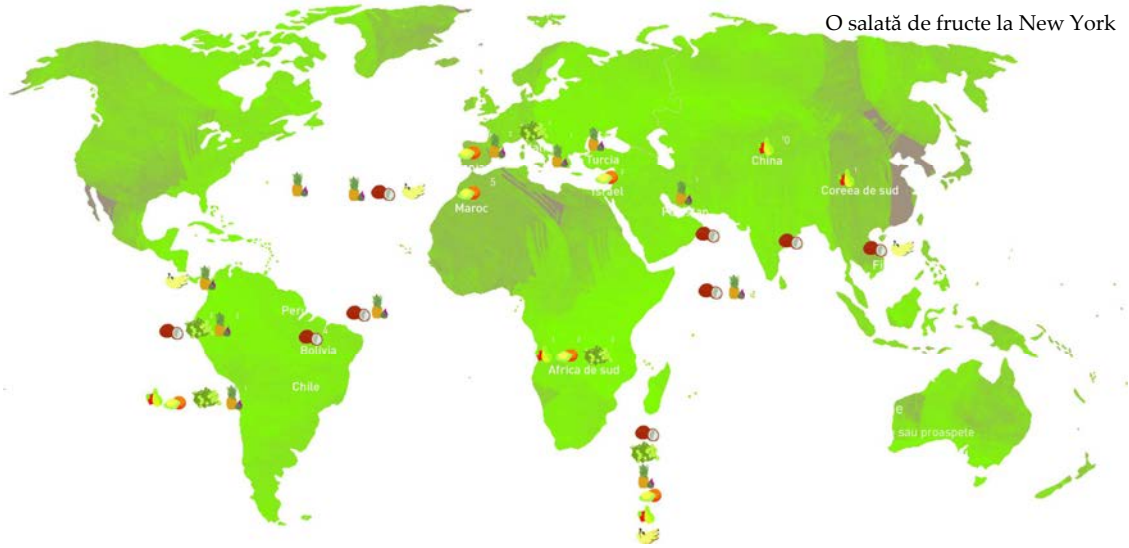
Dacă acoperişurile verzi ne ajută să reducem suprafeţele impermeabile de pe clădiri, filtrele biologice sunt metode ingenioase de a reduce efectul negativ al străzilor. În loc să dăm voie apei de ploaie să curgă în viteză pe străzile oraşului, spălând uleiul de pe carosabil şi adunând gunoaie, pe care apoi le transportă în râuri, am putea face în aşa fel încât să dăm voie apei să intre în pământ în voie, infiltrându-se prin straturi de vegetaţie, sol şi pietriş.
Aceasta este ideea de bază a filtrelor biologice, care nu sunt decât nişte zone verzi concepute în aşa fel încât să permită apei să ajungă în circuitul natural într-un mod mai prietenos cu mediul.
Filtrele biologice ajută de asemenea la împrospătarea pânzei freatice, care în zonele urbane suferă enorm din lipsa aportului periodic de apă de ploaie. În plus, sunt zone verzi care bucură ochiul şi contribuie la îmbunătăţirea calităţii aerului.
Aceste zone nu trebuie să fie extinse, atâta timp cât permit infiltrarea naturală a apei.

Aplicaţie – cercetăm:

1. Prin intermediul unei mici cercetări pe Internet, la bibliotecă sau direct la sursă, răspundeţi la următoarele întrebări:
2. Când a fost construită reţeaua de alimentare cu apă a oraşului vostru?
3. Dar canalizarea?
4. Ce fel de canalizare are oraşul vostru, combinată sau separată?
5. Există o staţie de epurare a apelor menajere la voi în oraş? Dacă da, puteţi spune cum funcţionează? Dacă nu, în ce fel este gestionată deversarea apelor menajere?
6. Care este starea reţelelor de apă şi canalizare la voi în oraş? Care credeţi că ar fi următorii paşi pe care ar trebui să îi facă edilii oraşului pentru îmbunătăţirea situaţiei existente?

Alimentele

Vi se pare ciudat să ne oprim asupra sistemului alimentar al unui oraş într-o discuţie despre sisteme urbane? Ei bine, nu este, dacă stăm bine să ne gândim! Pentru că alimentele sunt resurse, la fel ca şi apa sau energia. În plus, deoarece în oraşele contemporane ne-am obişnuit să le aducem de la distanţe din ce în ce mai mari, discutând despre sistemul alimentar ne dăm seama de dependenţa noastră de locuri nebănuite din lume.



O salată de fructe la New York

Există trei probleme esenţiale ale sistemului alimentar al oraşelor contemporane:

Siguranţa alimentară. Cu cât suntem mai dependenţi de locuri din ce în ce mai îndepărtate şi mai străine, pentru mâncarea pe care o consumăm în fiecare zi, cu atât ne scade siguranţa că acele alimente vor fi disponibile pentru noi în mod constant.

Relaţia oamenilor cu ceea ce mănâncă. Cu cât importăm mai multă mâncare din locuri îndepărtate (fie ea proaspătă sau procesată), cu atât relaţia pe care o avem cu ceea ce mâncăm devine mai superficială, ştim din ce în ce mai puţin despre felul în care sunt produse alimentele pe care le consumăm, despre ce înseamnă să cultivi acele legume sau fructe şi cât sunt ele de importante pentru viaţa noastră de zi cu zi.

Efecte asupra mediului înconjurător. Cu cât importăm mai multă mâncare din locuri îndepărtate, cu atât impactul nostru asupra mediului înconjurător este mai mare. Transportul alimentelor pe distanţe lungi este ieftin doar atât timp cât folosim combustibili ieftini şi foarte poluanţi. În plus, pe măsură ce o anumită zonă devine cunoscută drept producătoare a unui anumit tip de produs, tendinţa de specializare creşte, făcând acea zonă (şi zonele care depind de ea) mai susceptibilă schimbărilor climatice sau bolilor, mai vulnerabilă.

Pentru a rezolva aceste probleme sau pentru a face oamenii să le conştientizeze, au apărut diverse mişcări sociale în diferite părţi ale lumii:

Exemplul 1 – Mişcarea alimentelor locale

În tot mai multe oraşe, mai ales în Europa de Vest şi Statele Unite, a apărut în ultima vreme aşa numita mişcare a alimentelor locale. La ce se referă? La un nou mod de a gândi felul în care mâncam, unul care ne face în primul rând conştienţi de locul din care provine mâncarea noastră dar şi de calitatea acesteia. Adepţii acestei mişcări sunt de părere că mâncarea din apropiere este tot timpul mai bună decât mâncarea provenită de departe, pentru că este mai prietenoasă faţă de mediu şi pentru că îi ajută pe fermierii din imediata apropiere să prospere. Nu doar atât, dar mâncare din apropiere este mai sănătoasă, neavând nevoie să fie tratată pentru a se menţine de-a lungul drumului de pe un alt continent, de exemplu.

Grădină pe acoperiş în New York

Grădinile gherilă din Londra (v. cap. 6 pentru definiţie)

Exemplul 2 – grădini urbane

De asemenea, oamenii care cred în avantajele alimentelor produse aproape de locul unde sunt consumate îşi dau seama că e nevoie de o regândire a relaţiei cu ceea ce mâncăm. De aceea, moda grădinilor urbane este din ce în ce mai răspândită. Acestea nu sunt grădini care produc cantităţi suficiente de alimente pentru a susţine viaţa unei familii sau a unei comunităţi. Sunt însă modalităţi prin care oamenii de la oraş pot să experimenteze ce înseamnă să îţi cultivi propriile alimente. De la acoperişurile din Brooklyn la terenurile virane din Detroit sau la grădinile gherilă de la Londra, acest nou fel de a cultiva legume, fructe sau ierburi aromatice este din ce în ce mai răspândit.

Info + Film online

Despre siguranţa alimentară, felul în care am început să ne raportăm la ceea ce mâncăm ca orăşeni şi efectele pe care obiceiurile noastre alimentare le au asupra mediului înconjurător dar şi asupra noastră puteţi afla mai multe aici:
http://www.ted.com/talks/lang/eng/carolyn_steel_how_food_shapes_our_cities.html

Aplicaţie:

1. Alegeţi 5 feluri de legume şi fructe care vă plac, mergeţi la piaţa cea mai apropiată de şcoala voastră şi vedeţi de unde sunt aduse fructele şi legumele pe care le-aţi ales.
2. Pe o hartă a lumii şi/ sau a ţării, schiţată de mână, marcaţi amplasamentul oraşului vostru şi locurile de provenienţă pentru fiecare dintre produsele alese.
3. Care sunt alimentele care vin cel mai de departe? Ce vă surprinde la harta pe care tocmai aţi realizat-o? La ce vă face să vă gândiţi? Care sunt problemele pe care le puteţi găsi gândindu-vă la sistemul nostru alimentar?

Gunoiul

Gunoiul sau gestionarea deşeurilor solide va fi ultima temă a acestui capitol despre sisteme urbane. Problema gunoiului este una profund legată de stilul nostru de viaţă în oraşele contemporane. În urmă cu 150 sau 200 de ani majoritatea deşeurilor produse în oraş erau uşor absorbite înapoi în natură, iar singura problemă era colectarea regulată a gunoiului şi depozitarea lui în afara limitelor oraşului. Pentru noi, orăşenii de astăzi, lucrurile nu mai sunt atât de simple. Pe de o parte, pe măsură ce oraşele au crescut, au crescut şi cantităţile de gunoi care trebuie colectate şi depozitate. Pe de altă parte, deşeurile oraşului contemporan nu mai sunt atât de uşor reabsorbite în ciclul natural. Din ce în ce mai mult din ceea ce consumăm este ambalat sau conţine plastic, metale de tot felul şi alte materiale nedegradabile. Aceste materiale nu doar rămân în gropile de gunoi din jurul oraşelor o perioadă foarte îndelungată de timp, dar, în acelaşi timp, contaminează şi fac nefolosibil solul care ne este atât de necesar pentru producerea alimentelor de zi cu zi. Nu numai atât, dar materialele nedegradabile sunt cel mai adesea fabricate din resurse neregenerabile (aluminiu, petrol, etc.).

În consecinţă, problema gunoiului în oraşele noastre de astăzi nu mai e una de colectare şi depozitare, ci una de **reducere a cantităţii de deşeuri**, **sortare**, abia apoi **colectare**, **depozitare** şi, mai important, **reciclare**.

Exemplul 1 – Insule de gunoi şi colectare draconică în Tokyo

Tokyo producea in 2004 aproximativ 5 milioane de tone de gunoi anual. Deja construise o insulă artificială din gunoi şi avea altele două „insule gropi de gunoi“ în curs de umplere. Autorităţile au început în acea perioadă o campanie serioasă de reducere a cantităţii de gunoi pe care o producea oraşul. Pe de o parte cetăţenii erau încurajaţi să cumpere produse care nu erau ambalate excesiv, dar pentru că acest lucru nu era de ajuns s-a propus şi un proiect de lege care să stabilească standarde de ambalare pentru toţi producătorii.
În acelaşi timp, devenea tot mai greu să arunci deşeuri la gunoi în Tokyo. Autorităţile distribuiau la începutul fiecărui an câte un calendar care spunea clar pentru fiecare zi ce fel de gunoi ai dreptul să arunci în ziua respectivă. În unele zile nu se colectau decât deşeuri menajere, în altele doar sticle, sau doar plastic, sau doar hârtie. Dacă aruncai alt tip de gunoi decât era prevăzut pentru o anumită zi, acesta nu era colectat şi vecinii îţi făceau reclamaţii. De asemenea, dacă nu sortai gunoiul în felul în care era prescris, acesta nu era colectat şi din nou primeai reclamaţii.
Deşi cantitatea de deşeuri produse de locuitorii din Tokyo scădea de la an la an, acest lucru nu era suficient şi în fiecare an apăreau noi reguli pentru sortarea şi aruncarea gunoiului. Nu aveai voie decât să arunci un anumit număr de saci în fiecare săptămână, trebuia să foloseşti doar anumite tipuri de pungi biodegradabile şi altele.
În timp, oamenii au devenit din ce în ce mai conştienţi de prezenţa şi problema pe care o reprezintă gunoiul şi, cu timpul, lucrurile au început să se schimbe. Dar un oraş atât de mare tot produce FOARTE MULT gunoi.
Totuşi, gestionarea deşeurilor nu înseamnă întotdeauna cele mai noi tehnologii şi programe excesiv de severe pentru sortare şi reciclare. Câteodată înseamnă să ştii să te foloseşti de un atu pe care oraşul tău îl are deja pentru a-ţi atinge scopul.

Exemplul 2 – Cairo şi aşa zişii „zabbaleen“: oamenii gunoaielor

Zabbaleen sunt o minoritate creştină a oraşului Cairo, care în ultimii 70–80 de ani s-au specializat în colectarea gunoiului. Zabbaleen sunt atât de eficienţi încât aproape 80% din gunoiul pe care îl colectează este reciclat. Resturile menajere sunt folosite pentru creşterea porcilor, în timp ce alte deşeuri reciclabile sunt sortate şi vândute. Zabbaleen oferă servicii specializate şi fac parte din adevărate sindicate care îşi împart oraşul Cairo în porţiuni destul de mari pentru a le asigura traiul şi destul de mici încât să poată fi deservite eficient. În trecut foloseau căruţe trase de măgari pentru colectarea gunoiului. În prezent folosesc mici camionete care sunt moştenite în familie din tată în fiu.
Autorităţile oraşului Cairo au încercat în mai multe rânduri să descurajeze activităţile zabbaleen şi să dea în schimb serviciul de colectare a gunoiului unor firme de salubritate. Totuşi, mulţi s-au opus. O organizaţie non-guvernamentală internaţională a studiat cazul zabbaleen şi, bazându-se pe o înţelegere mai aprofundată a stilului de viaţă a acestei comunităţi, a reuşit să propună nişte soluţii care să fie acceptate şi de zabbaleen şi de autorităţi. După numeroase runde de negocieri, s-a ajuns la un compromis prin care zabbaleen se organizau formal şi căpătau statutul necesar pentru a primi autorizaţii şi a funcţiona pe picior de egalitate cu firmele de salubritate, în acelaşi timp menţinându-şi stilul de viaţă şi relaţiile cu clienţii. Acest lucru se petrecea la începutul anilor 1990, iar acest succes în folosirea metodelor tradiţionale pentru a rezolva problemele oraşului contemporan a fost premiat de către ONU.

Aplicaţii:

Cum funcţionează sistemul de colectare a deşeurilor la voi în oraş? Ce fel de deşeuri sunt reciclate şi cine se ocupă de reciclare? Credeţi că oraşul vostru ar putea să facă mai mult pentru reducerea cantităţii de gunoi pe care o produce? CUM?

8. Unde mergem de acum înainte? Care sunt principiile care ghidează dezvoltarea oraşelor contemporane?

Trei principii de bază animă oraşele europene contemporane, în căutarea lor de a crea un mediu social urban mai bun. Aceste principii sunt incluse în două documente care, împreună, structurează gândirea noastră despre oraşe şi dezvoltarea urbană: Carta de la Leipzig şi Declaraţia de la Toledo. Primul este un document principial, în timp ce al doilea detaliază principiile enunţate în primul.

Sustenabilitate

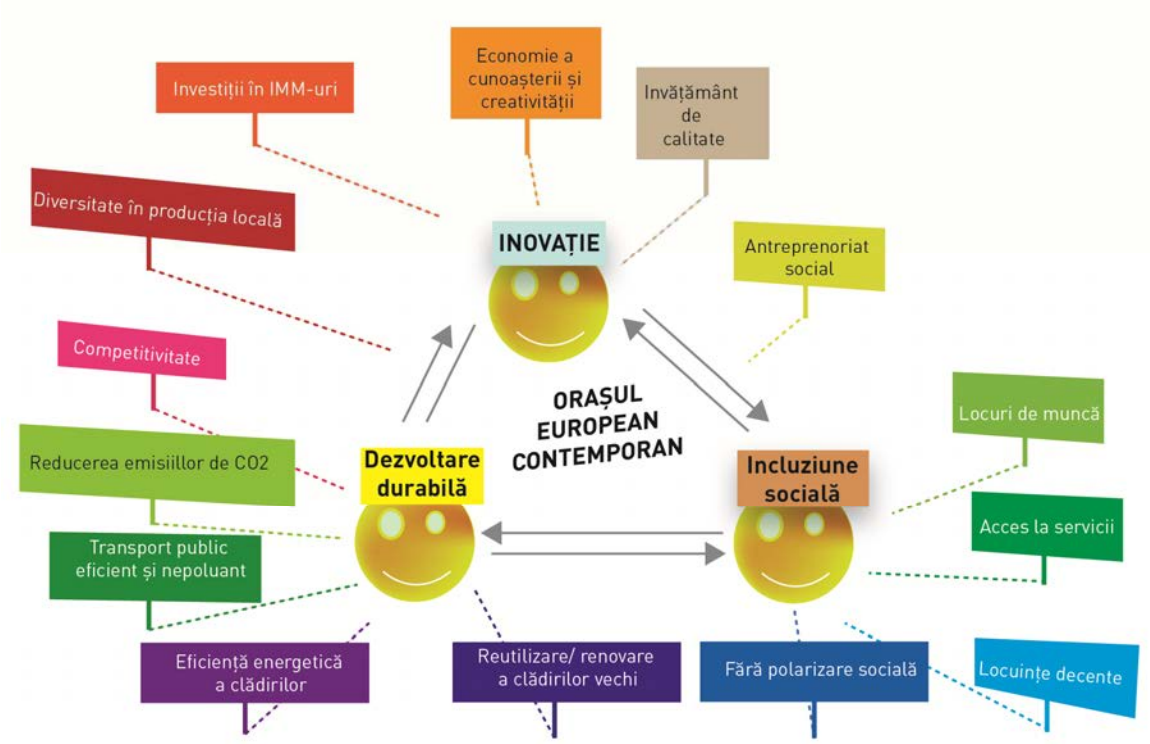
Sustenabilitatea este capacitatea pe care un lucru o are de a se menţine într-o anumită stare. Pentru noi, oamenii, sustenabilitatea se referă la capacitatea de a ne menţine bunăstarea şi stilul de viaţă cu care ne-am obişnuit într-un mod în care nu neagă posibilitatea generaţiilor viitoare de a face acelaşi lucru. Sustenabilitatea (sau dezvoltarea durabilă) se referă la un anumit fel de a utiliza resursele naturale care ne stau la dispoziţie în aşa fel încât să nu depăşim posibilităţile pământului de a se regenera.

Incluziune socială

Incluziunea socială se referă la moduri în care se pot evita fenomene de excludere a unor grupuri sociale de la resurse necesare traiului, de pe piaţa muncii, de la servicii sau de la participarea la viaţa socială. Incluziunea socială se realizează la nivel european sau naţional prin politici sociale. La nivelul unui oraş ne referim în special la participare, la includerea tuturor oamenilor care sunt afectaţi de o anumită decizie în procesul de luare a acelei decizii, la asigurarea unui echilibru de putere între cei care deţin mai multe resurse şi cei care deţin mai puţine.

Inovaţie

Dacă sustenabilitatea se referă în special la mediu şi incluziunea socială la aspectele umane, principiul inovaţiei este unul care se referă la economie. Oraşele europene îşi propun să promoveze un anumit tip de economie care se bazează în special pe cunoaştere şi inovaţie, mai mult decât pe producţie brută. În felul acesta, ele speră să reuşească să atingă un nivel de competitivitate care să garanteze o anumită stabilitate la nivel economic.



Această triadă de principii duce către un oraş mai bun numai atunci când sunt aplicate împreună, pentru că fiecare din ele le influenţează şi le potenţează pe celelalte. Dacă luăm drept exemplu locuinţele, principiul sustenabilităţii spune că pentru a conserva resursele naturale trebuie să construim cât mai eficient din punct de vedere energetic. Principiul incluziunii sociale spune că fiecare persoană are dreptul la o locuinţă decentă indiferent de nivelul de resurse financiare. O locuinţă eficientă energetic poate face ca o persoană care nu îşi permite să plătească foarte mult pentru energia termică necesară să trăiască în condiţii decente. Însă pentru a construi o casă pentru această persoană, pe care ea să o poată cumpăra, este nevoie de inovaţie, de un fel nou de a construi case, care sunt nu numai eficiente energetic dar în acelaşi timp sunt şi ieftin de construit.

Toate aceste principii reprezintă idealuri. Cu siguranţă dacă ne gândim la situaţia actuală a oraşelor noastre nu putem să spunem că suntem aproape de a atinge aceste obiective. Dar idealurile, deşi greu sau imposibil de atins, ne dau un ţel către care să tindem. Exact acesta este scopul lor.

Aplicaţii:

De ce este util să ne stabilim nişte ţeluri, principii pentru dezvoltarea oraşelor? În ce fel sunt principiile utile, şi în ce fel nu sunt utile?
Care ar fi alte câteva exemple în care cele trei principii ale dezvoltării oraşelor europene ale zilelor noastre vin să se susţină unul pe celălalt? Gândiţi-vă la transport, economie, sau alte aspecte ale unui oraş.
Sunt aceste principii aplicate de către oraşul vostru? În ce fel da şi în ce fel nu?

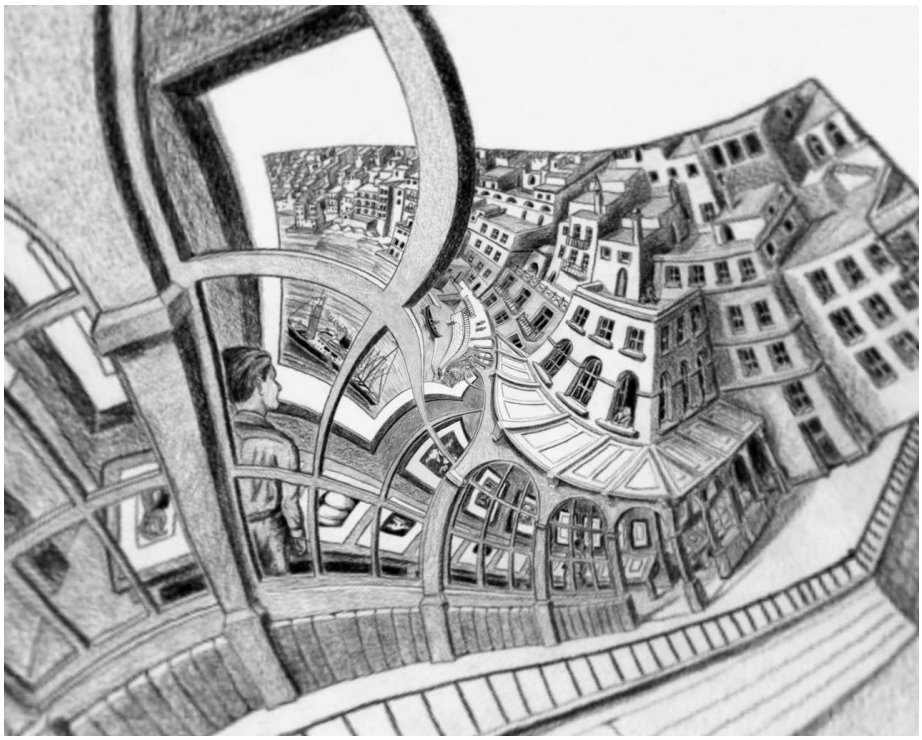
CONCLUZII GENERALE

Câteva lucruri trebuie să ni le amintim la sfârşitul acestui capitol.
Oraşele sunt nişte entităţi extrem de complexe, în care fiecare rotiţă interacţionează cu alte rotiţe învecinate, care mişcă încă alte rotiţe, până când întregul mecanism devine aproape imposibil de înţeles sau controlat. Pentru a mişca oraşele în direcţia pe care ne-o dorim, e nevoie de foarte multă muncă şi mai ales este nevoie de fiecare dintre noi, pentru că fiecare avem un rol de jucat. Forma pe care o iau oraşele noastre este direct răspunzătoare pentru felul în care trăim în oraş şi pentru felul în care acesta funcţionează. Aşa că e foarte important să găsim forma potrivită pentru oraşul nostru şi, din fericire, avem foarte multe exemple de cum pot fi gândite sau făcute lucrurile astfel încât să ajungem la forma optimă.
Însă aceste exemple ne spun încă un lucru extrem de important, şi anume că fiecare oraş este unic, este produsul unei istorii şi a unui anumit fel de a trăi. Prin urmare, soluţiile pe care le găsim la problemele oraşului sunt unice. În cel mai bun caz, putem adapta unele soluţii din alte părţi, dar până la urmă este responsabilitatea noastră să găsim soluţiile care se potrivesc cel mai bine pentru condiţiile specifice oraşului nostru.
Forma este lucrul cel mai uşor de îndreptat şi poate că suntem cel mai bine pregătiţi pentru a adapta forma oraşelor la dorinţele şi obiectivele noastre, atâta timp cât avem nişte obiective clare. Însă oraşele nu se rezumă la formă, ci sunt încă mult mai interesante şi complicate decât atât, după cum veţi vedea din capitolele următoare.

Surse

Ascher, K., *The Works, Anatomy of a City*, Penguin, 2007
Assaad, R., *Formalizing the Informal, The transformation of Cairos Refuse Collection System*, Journal of Planning Education and Research, 1996
Gehl, J., *Cities for People*, Island Press, 2010
Gehl, J., *Viaţa între clădiri*, Igloo, 2011
Hall, P.G., *Cities of Tomorrow: An Intelectual History of Urban Planning*, Blackwell Publishing, 2002
Jacobs, J., *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage, 1992
Johnson, S., *The Ghost Map,* Riverhead Hardcover, 2006
Rome, A., *The Buldozer in the Countryside*, Cambridge University Press, 2001

State of the Worlds Cities Report 2008/2009
http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2562 (accesat 20.10.2011)
State of the Worlds Cities Report 2010/2011
http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2917 (accesat 20.10.2011)
http://www.youtube.com/watch?v=WV0drllbUxY&feature=related (accesat 17.09.2011)
http://www.youtube.com/watch?v=tDAqFWn9NYg (accesat 20.09.2011)
http://www.youtube.com/watch?v=gyBe5-irc_4 (accesat 20.09.2011)
http://blog.ted.com/2008/01/31/robin_chase/ (accesat 20.09.2011)
http://news.bbc.co.uk/2/shared/spl/hi/uk/03/congestion_charge/exemptions_guide/html/what.stm (accesat 25.09.2011)
http://www.oar.org.ro/upload/2007/CARTA_de_la_LEIPZIG.pdf (accesat 01.06.2011)
http://www.rur.ro/Declaratia_de_la_Toledo.pdf (accesat 01.06.2011)
http://talkgreenvancouver.ca/ (accesat 25.10.2011)
http://www.kk.dk/sitecore/content/Subsites/CityOfCopenhagen/SubsiteFrontpage/LivingInCopenhagen/ClimateAndEnvironment.aspx (accesat 25.10.2011)
http://www.ted.com/talks/lang/eng/carolyn_steel_how_food_shapes_our_cities.html (accesat 20.09.2011)
http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/en/attachement/waste_management.pdf (accesat 27.10.2011)



Escher

Cei care fac oraşul

Vera MARIN

Obiective

- Înţelegerea modului în care procesele de decizie îşi pun amprenta pe caracteristicile unui oraş
- Explicarea oraşului ca obiect al interesului public
- Înţelegerea conceptului de actor urban
- Explicarea modului în care au evoluat raporturile între grupurile de actori urbani în ultimii 50 de ani
- Introducerea conceptului de urbanism participativ

1. Oraşul ca obiect al interesului public

Aşa cum s-a putut vedea în capitolele precedente, oraşele poartă urmele unor epoci, iar fiecare epocă este o perioadă de timp în care oamenii acelui oraş locuiau împreună după nişte convenţii care ţineau de cultura locală, de obiceiuri şi de legi scrise şi nescrise. **Modul în care sunt organizaţi oamenii dintr-o localitate şi modul în care se iau deciziile are efecte asupra spaţiului acelei localităţi.**
În cadrul acestui capitol, ne vom concentra atenţia asupra momentului prezent şi vom analiza ceea ce se întâmplă în oraşele României pornind de la premiza conform căreia trăim într-o societate democratică, în care deciziile despre cum să fie folosite resursele oraşului sunt luate de reprezentanţii aleşi de către cetăţeni, iar cetăţenii au acces la informaţii publice, conform legislaţiei în vigoare[1].

Acest capitol face legătura între aspecte ce ţin de morfologie urbană, de realitatea fizică pe care o vedem, şi, respectiv, ultimele două capitole, ce se concentrează pe modurile de viaţă ale unor categorii sociale, pe relaţiile între grupuri de oameni în mediul urban. Scopul acestui capitol este acela de a înţelege procesele de decizie ce privesc oraşul şi, respectiv, efectele pe care le au aceste decizii asupra spaţiului, asupra cadrului fizic. Înţelegerea acestor procese face posibilă implicarea oricărui cetăţean în modul în care se schimbă cartierul şi oraşul său. **O implicare eficientă este condiţionată de asumarea drepturilor şi obligaţiilor de cetăţean, dar şi de posibilitatea de a identifica şi înţelege poziţiile tuturor celor care influenţează sau sunt influenţaţi de schimbările respective**.

Despre comunitate şi comunităţi locale

O comunitate reuneşte un număr de oameni ce au ceva în comun, care împărtăşesc ceva. În cazul unei localităţi, ei împart spaţiul fizic al acelei localităţi, şi bineînţeles, tot ce derivă din acest lucru. Expresia „comunitate locală" este folosită abuziv atunci când NU se poate vorbi despre ceva ce

[1] Legea nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administraţia publică

afectează sau ce este dorit de toţi oamenii unui oraş. În acele situaţii este nevoie de nuanţări, de clasificări ale cetăţenilor oraşului, în funcţie de nişte caracteristici ce definesc grupuri de oameni într-un mod mult mai riguros, ce delimitează deci un anumit decupaj din comunitatea locală. Comunitatea tinerilor nu are aceleaşi preferinţe şi aspiraţii ca cele ale pensionarilor, de exemplu.

Concepte introduse

Comunitate locală :
Numim comunitate locală ansamblul populaţiei dintr-o localitate.

În unele situaţii, sintagma „comunitate locală" este folosită pentru a semnifica autoritatea publică locală, subliniind ideea conform căreia aleşii locali reprezintă pe cetăţenii acelui oraş.

Există nenumărate exemple de comunităţi care nu sunt determinate spaţială: de pildă, fan-clubul unui star de cinema poate reuni membri din orice ţară şi din orice oraş. În cadrul acestei secţiuni însă, ne vom apleca atenţia asupra unor clasificări ale locuitorilor unui oraş care au relevanţă din punct de vedere spaţial.
În cadrul acestui capitol ne interesăm cu precădere de oameni grupaţi în jurul unui obiectiv comun care are efecte în plan spaţial: amenajarea unui nou loc de joacă pentru copiii dintr-un cartier, desfiinţarea unei industrii generatoare de poluare, împotrivirea faţă de construcţia unei autostrăzi, etc.

Putem vorbi de **comunităţi de vecinătate**, adică despre un grup de oameni care locuiesc în aceeaşi zonă a oraşului, dar care nu se simt legaţi unii de alţii, nu s-au gândit la faptul că ar putea să aibă aceleaşi interese cu vecinii lor, nu petrec timp împreună, nu se cunosc unii cu alţii. În aceste situaţii, se spune că gradul de coeziune din acea comunitate este foarte slab. Fără coeziune, şansele ca aceste grupuri de vecinătate să se mobilizeze pentru a promova o idee care să reprezinte interesul lor comun sunt foarte slabe.

Comunitate şi comunităţi locale – idee Vera Marin, grafică Ana Lemnaru

Alesul local ca reprezentant al comunităţii

În cadrul acestei secţiuni, sunt prezentate câteva idei cu caracter general în ceea ce priveşte guvernarea reprezentanţilor aleşi. Sunt aspecte valabile şi pentru o ţară (guvernare la nivel central, naţional), cât şi pentru o localitate (guvernare locală). Acestea din urmă au un grad de relevanţă mai mare pentru înţelegerea proceselor de decizie şi legăturile dintre acestea şi modul în care arată şi funcţionează un oraş.

În societăţile democratice, pe durata unui mandat, un număr redus de oameni decid asupra unor lucruri ce influenţează viaţa altor oameni. Acei câţiva deţin puterea de decizie pentru că au fost investiţi prin vot de cei mulţi cu încrederea lor. Această încredere a alegătorilor că vor fi reprezentaţi corect ar trebui să oblige pe aleşii locali să fie atenţi şi responsabili în deciziile lor.

În mod normal, candidaţii pentru poziţia de primar sau de consilier local ar trebui să identifice care sunt obiective comune pentru cât mai mulţi locuitori ai oraşului şi să propună moduri de atingere a acelor obiective în programul lor electoral, pentru a avea cât mai multe voturi. Dacă un număr

suficient de locuitori se identifică cu propunerile unui partid sau ale unui lider politic, atunci interesele lor au şanse să fie într-adevăr reprezentate de către decidenţii politici.

Legătura între decidenţii din consiliu local şi cetăţenii pe care îi reprezintă un consilier local ales prin vot uninominal este mult mai evidentă. Votul uninominal este alternativă la desemnarea de către partidul politic respectiv a candidaţilor pe care îi propune pe o listă ce se votează „în bloc". Criteriile de întocmire a listelor propuse de partide nu sunt întotdeauna transparente sau relevante pentru alegători. Atunci când alegătorii nu votează pe liste, ci pentru candidaturi nominale, este mai evidentă reprezentarea, pentru că opţiunea este argumentată de capacitatea candidaţilor de a convinge publicul şi pe personalitatea şi experienţa acestora.

Atunci când cineva decide asupra modului de utilizare a propriilor resurse, este responsabil în faţa membrilor familiei care au contribuit la constituirea acelor resurse. Când vorbim însă de resurse publice, deciziile de a le folosi într-un mod sau altul nu pot fi decât publice, argumentate în faţa publicului. Aceste resurse sunt taxele şi impozitele pe care le plăteşte fiecare cetăţean. Este deci de dorit ca utilizarea lor să aducă beneficii pentru cât mai mulţi oameni. **Fondurile publice ar trebui deci să urmeze interesul public**

Când cineva cheltuieşte banii proprii pentru a cumpăra ceva pentru sine, este foarte atent cât cheltuieşte şi cum cheltuieşte. Când cineva cheltuieşte banii proprii pentru a cumpăra ceva pentru altcineva, este foarte atent cât cheltuieşte, dar mai puţin atent cu ce cumpără. Când cineva cheltuieşte banii altcuiva pentru altcineva, nu prea îi pasă nici de cât cheltuieşte şi nici pe ce cheltuieşte. Acesta este guvernul pentru tine.
– Milton Friedman[2]

În general, arta guvernării consistă în a lua cât mai mulţi bani de la o parte din cetăţeni şi a-i da celeilalte părţi.
– Voltaire (1764)

Dacă ai votat pentru politicieni care ţi-au promis bunăstare pe cheltuiala altuia, nu ai dreptul să te plângi când îţi iau banii pentru a-i da altcuiva, sau a-l păstra pentru ei înşişi.
– Thomas Sowell (1992)

Despre interesul public

Interesul public sau interesul comun este dificil de fixat atât ca definiţie, cât şi din punct de vedere operaţional, atunci când trebuie să stea ca argument pentru cheltuiala publică. Ce este mai important la un moment dat: să investească primăria în plantarea unor copaci de-a lungul străzilor sau într-un parc? Sunt mai importanţi copacii sau reţelele de canalizare? Locurile de parcare în cartierele de blocuri supra-aglomerate sau pavarea străzilor de pământ din cartierele mărginaşe? Construcţia unui pod care să lege un cartier nou construit de restul oraşului sau construcţia unor locuinţe pentru cei fără adăpost?

În ceea ce priveşte oraşul şi comunitatea locală, sunt foarte multe aspecte de luat în consideraţie. De multe ori, conceptul de interes public este asociat cu cel de necesitate socială şi chiar pentru o localitate mică, este greu de stabilit care sunt aceste necesităţi ce trebuie satisfăcute din resurse publice. Există un

Concepte introduse

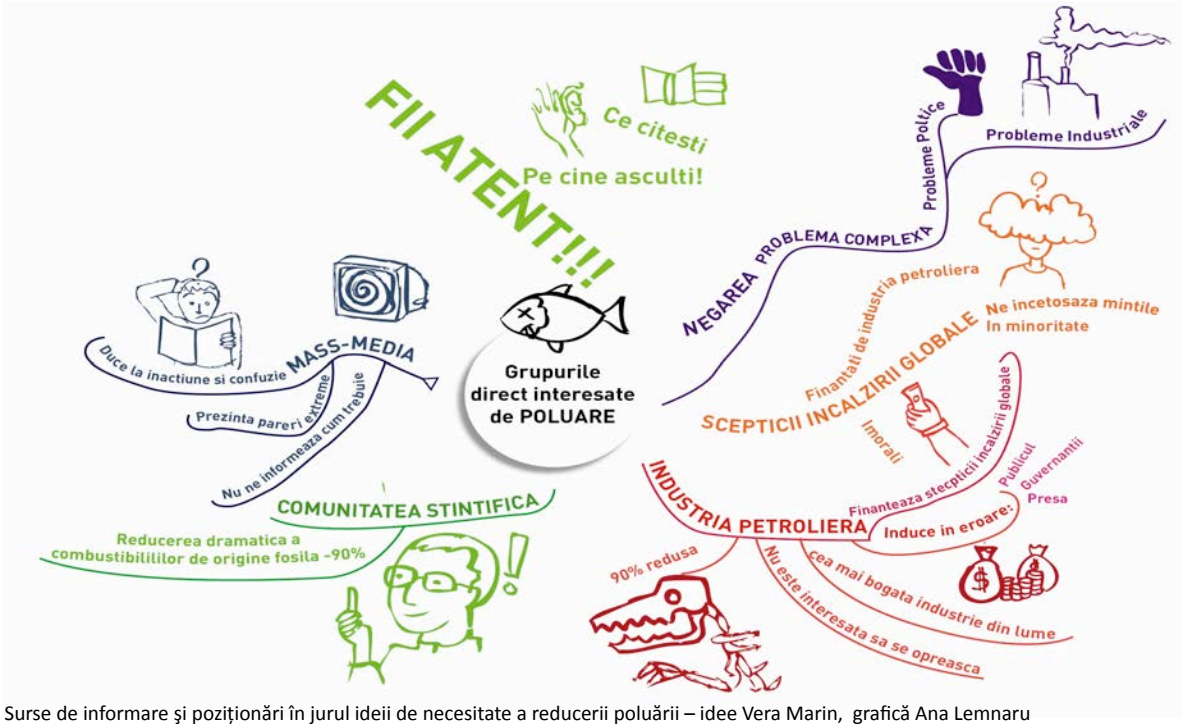
Interesul public : se referă la bunăstarea comună sau generală, la ceva în interesul populaţiei.

Este justificarea măsurilor ce sunt propuse de guvernele centrale sau locale prin legi, norme şi programe publice.

Oricine poate spune că e un lucru pozitiv să urmăreşti promovarea interesului public, dar nu există consens despre ce este în mod precis interesul public.

grad redus de obiectivitate în acest demers de stabilire a interesului public – o problemă a oraşului este recunoscută ca fiind importantă şi este pusă pe **AGENDA PUBLICĂ** dacă este susţinută de cineva. Acest cineva poate fi comunitatea ştiinţifică ce atrage atenţia asupra consecinţelor ignorării problemei şi care poate sugera şi soluţii pentru rezolvarea acelei probleme. Opinia publică este influenţată de ceea ce se discută în mass media – unde ar trebui să fie arena în care se confruntă grupuri de oameni cu părerile lor şi unde se pot prezenta şi variante de soluţionare a respectivei probleme, cu avantajele şi dezavantajele fiecăreia.

Politicienii se poziţionează faţă de problema respectivă în funcţie de convingeri şi de cunoştinţele proprii, sau de oportunităţile de imagine pe care le sesizează. Mai ales în cazul unei probleme recente sau complexe, în care unui politician nu îi este foarte clar ce zic oamenii despre acea problemă, drumul până la decizii pentru rezolvarea acelei probleme cu resurse publice poate fi foarte lung.



Surse de informare şi poziționări în jurul ideii de necesitate a reducerii poluării – idee Vera Marin, grafică Ana Lemnaru

Interesul public într-un oraş – necesităţi sociale

Într-un oraş, oamenii trebuie să se poată deplasa, să aibă unde să locuiască, să se poată aproviziona, să beneficieze de acces la educaţie, la servicii de sănătate, să desfăşoare activităţi economice de producţie sau de servicii, să îşi petreacă timpului liber, etc. În plan fizic, material, aceste necesităţi se concretizează în trasee şi mijloace de transportul public, în locuinţe sociale (pentru cei care nu pot cumpăra o locuinţă sau nu îşi permit să plătească o chirie la proprietari privaţi), în spaţii verzi, în fabrici, în clădiri de birouri, în muzee, şcoli, spaţii publice, etc. Toate aceste spaţii compun oraşul.

Ierarhizarea între categorii de obiective de interes public într-un oraş este foarte delicată, pentru că oraşul este o realitate extrem de complexă. Plecând de la piramida lui Maslow ce se aplică necesităţilor individuale, s-ar putea face o paralelă cu necesităţile unei comunităţi locale.

Dacă se aplică totuşi aceste simplificări, sănătatea şi siguranţa populaţiei unui oraş ar fi deci o categorie de preocupări privind necesităţile sociale ale oraşului care s-ar afla la baza piramidei. Pentru a răspunde la aceste necesităţi, preocupările decidenţilor ar trebui să se orinteze către

calitatea aerului pe care îl respiră acei oameni, către accesul la apă, către rezolvarea problemei canalizării apelor uzate, către siguranţa construcţiilor, etc.

Bineînţeles că o paralelă între necesităţile unui individ şi necesităţile unor grupuri foarte diverse de oameni nu se pot face fără simplificări excesive. Nu se poate compara altfel destinul unui om cu cel al unui oraş, alegerile unei singure persoane cu opţiunile celor ce decid pentru locuitorii oraşului, sau timpul unei vieţi cu timpul istoric.

Dar dacă un oraş îndeplineşte condiţii de siguranţă şi un grad de confort acceptabil, de ce sunt totuşi oameni care preferă să plece în alte părţi? Sunt deja bine cunoscute cazuri de oraşe care se depopulează – fenomen numit în literatura de specialitate „shrinking cities". Este situaţia unor oraşe care, de exemplu, au fost dezvoltate în jurul unei industrii care nu mai este de interes (construcţia de maşini – Detroit în Statele Unite ale Americii, Clermont Ferrant în Franţa, sau oraşele miniere din România, etc.), sau a unui mod de producţie ce nu mai este de actualitate. Prin urmare, un oraş trebuie să ofere locuitorilor săi şi posibilitatea de a fi activi, de a produce ceva sau a oferi servicii de care alţi oameni să aibă nevoie. Cu alte cuvinte, este de interes public şi dezvoltarea economică a unui oraş. Oraşele unde nu există locuri de muncă sunt cele ce concentrează un număr mare de locuitori ce depind de asistenţă socială.

Pentru ca o localitate să fie animată, este foarte importantă calitatea infrastructurii care să poată susţine în plan fizic, dinamica activităţilor economice. Fluxurile de oameni şi de mărfuri sunt esenţiale pentru ca activităţile economice să se poată dezvolta şi, deci, este necesară, pe de o parte, o bună conectare a localităţii respective cu restul lumii, dar şi o coerenţă în asigurarea deplasărilor şi a transportului în acea localitate. Coerenţa nu înseamnă numai infrastructură fizică suficientă cantitativ şi calitativ (drumuri, căi ferate, parcări, autobuze, maşini, etc.), dar şi conexiuni spaţiale logice în oraş, precum şi o distribuţie echilibrată a dreptului de utilizare a acestei infrastructuri diverse mijloace de transport, care reprezintă categorii de utilizatori cu putere financiară diferită.

Pe lângă locuri de muncă, de interes public este şi posibilitatea locuitorilor de a avea o locuinţă decentă, de a avea acces la un spaţiu public de calitate, la funcţiuni de educaţie, sănătate, de petrecere a timpului liber. În literatura de specialitate (urbanism, studii urbane) spaţiile construite şi amenajate ce au aceste funcţiuni sunt numite „obiective de utilitate publică" şi cuprind: grădiniţe, şcoli, licee, dispensare, spitale, pieţe publice, pieţe agro-alimentare, parcuri şi grădini, etc. Obiectivele de utilitate publică sunt, prin urmare, expresia spaţială a calităţii vieţii şi a unei categorii de dotări ale oraşului care depăşesc cumva sfera strict funcţională şi fac trecerea către o categorie ce ţine de reprezentare şi de identitate locală – aspecte ce stau către vârful piramidei lui Maslow.

Tot în sfera interesului public este şi protecţia patrimoniului construit, care se leagă, desigur de aspiraţia unei comunităţi locale de a avea şi de a păstra caracteristici identitare. Aşa cum, în piramida lui Maslow, numai unii oameni au necesităţi legate de dezvoltrarea propriei personalităţi, de recunoaştere profesională, etc, tot aşa nu toate comunităţile locale pun preţ pe lucruri ce ţin de identitate locală, de păstrarea urmelor trecutului, de mândrie locală.

Acest model teoretic are limitări importante. Nu se pot face, în realitate, disocieri atât de evidente între necesităţi primare şi necesităţi secundare sau terţiare. De exemplu, atunci când există un patrimoniu interesant, oraşele pot dezvolta activităţi economice prin care construcţii şi amenajări ale trecutului sunt folosite ca atracţii turistice. Sunt foarte multe oraşe din Europa ce „trăiesc" din turism. În plus faţă de limitările teoriei lui Maslow, există şi o oarecare contradicţie în folosirea acestui model ce se referă la necesităţile individuale pentru a explica interesul colectiv în cadrul unui oraş. Unii teoreticieni chiar definesc interesul public în opoziţie cu interesul individual. De exemplu, în cazul protecţiei patrimoniului construit, sunt frecvente situaţiile în care interesul individual şi pe termen scurt ar conduce la demolarea unor construcţii vechi pentru a putea folosi terenul respectiv mai eficient, cu avantaje financiare mai mari decât se pot obţine din renovarea şi refuncţionalizarea acestora. Sigur că lucrurile se pot nuanţa: interesul individual pe termen scurt poate fi pus în balanţă cu pierderile pe care le va suferi inclusiv individul respectiv dacă oraşul nu mai are nimic de oferit în termeni estetici sau de identitate locală. Mai mult, în ultimii 50 de ani, încercările de a consolida buna funcţionare a unui oraş au condus la înţelegerea faptului că dezvoltarea este susţinută de aspecte spontane, de iniţiative autonome ale unor producători de bunuri şi servicii, deci de interesele individuale. Prin urmare nu se pot disocia interesele individuale de cele colective.

închide
Este traficul rutier fluid unde locuiești?
commentează
Ești mulțumit de numărul spitalelor?
fă click aici pentru a răspunde la întrebarea aceasta!
Ești mulțumit de numărul muzeelor?
fă click aici pentru a răspunde la întrebarea aceasta!
Cât de mulțumit ești de conservarea naturii?
fă click aici pentru a răspunde la întrebarea aceasta!
Care este starea ta de spirit astăzi?
fă click aici pentru a răspunde la întrebarea aceasta!
Este transportul în comun bine întreținut unde locuiești?
fă click aici pentru a răspunde la întrebarea aceasta!
Există spații mari de recreere în zonă?
fă click aici pentru a răspunde la întrebarea aceasta!
Există acces pentru persoanele cu handicap?
fă click aici pentru a răspunde la întrebarea aceasta!
Sunt suficiente forțe de ordine în zonă?
fă click aici pentru a răspunde la întrebarea aceasta!
http://myfuncity.org/principal

Interesul public şi dezvoltarea locală

Tema interesului public în oraş este complicată şi pentru că realitatea urbană nu se poate disocia în aspecte ce ţin exclusiv de dezvoltare economică, respectiv de cea socială, de protecţia mediului sau de cele ce ţin de cultura locală. Când o nouă fabrică este construită undeva, vor exista reacţii de împotrivire pe considerente de poluare sau de aglomerare a traficului în zona respectivă şi vor exista

> Ca urmare a fenomenelor de globalizare a schimburilor economice, nu mai este suficientă producţia, ci este nevoie de inovaţie, de a identifica acele lucruri care pot susţine dezvoltarea locală într-un context de competiţie.
> Bernard Pecqueur[2]

voci care vor sprijini acest proiect pentru că aduce locuri de muncă, deci dezvoltare economică. Sigur că proprietarii acelei fabrici vor susţine că fac dezvoltare economică şi că acest lucru este în interes public. Şi chiar este. **Cum se poate stabili un just echilibru între toate aceste categorii de interes public în oraş?**

Este important de subliniat faptul că interesul public poate fi apelat de oricine într-o dezbatere ca argument pentru susţinerea unor opţiuni: grupurile de cetăţeni, organizaţiile civice, investitorii şi oamenii de afaceri, aleşii locali, urbaniştii, legiutorii, etc. **Când are cineva legitimitate să acţioneze în numele interesului public?**

Concepte introduse

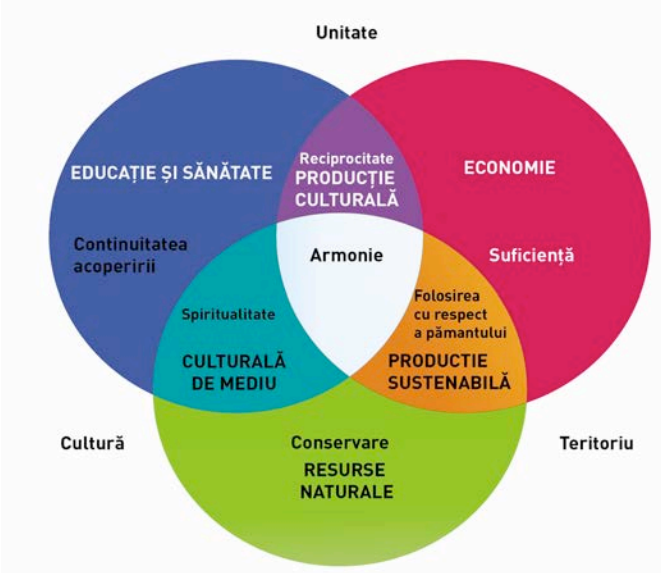
Dezvoltarea locală:
Nu există o definiţie clară pentru dezvoltarea locală, dar este destul de intuitiv faptul că dezvoltarea înseamnă creştere.

O localitate care se dezvoltă reuşeşte să satisfacă necesităţile comunităţii locale, şi să atragă populaţie nouă. La polul opus se află acele localităţi care sunt în declin, care pierd locuitori şi în care calitatea vieţii este din ce în ce mai slabă.

Există metode de a ajunge la consens în ceea ce priveşte interesul public într-un oraş şi de a aloca resurse publice pentru o dezvoltare echilibrată, care să răspundă necesităţilor de locuire, producţie, transport, petrecerea timpului liber, educaţie, etc. Preocuparea pentru dezvoltare locală a apărut în timp, pentru a răspunde la situaţii de declin. Unii autori preferă să accentueze latura economică, alţii pe cea socială a dezvoltării locale. Dezvoltarea locală este obiect de studiu şi de acţiune aflat la intersecţia mai multor discipline: economie, management, geografie, sociologie, ştiinţe politice, etc. Fiecare disciplină are abordări teoretice diferite.

Exemplu

Atunci când dezvoltarea locală este echilibrată, ea este calificată drept durabilă.
Sintagma „dezvoltare durabilă" este atât de intens folosită în discursurile publice, încât aproape că a fost golită de conţinut. De foarte multe ori, scheme care însoţesc această sintagmă arată, prin suprapunerea a trei sfere, faptul că echilibrul între dezvoltarea economică, socială şi protecţia mediului este atins prin proiecte care conduc simultan şi la creştere economică şi la protecţie socială şi că acest lucru se întâmplă cu un consum foarte redus de resurse naturale, deci şi mediul este protejat.



Dezvoltare durabilă la intersecţia între sferele societăţii / grafică Ana Lemnaru

Lucrări mai recente aduc condiţionări suplimentare: nu se poate vorbi de dezvoltare durabilă dacă se pierd elemente ale culturii locale materiale şi imateriale şi dacă deciziile nu au fost luate în urma unor procese transparente, în care au fost consultaţi cei care sunt influenţaţi de schimbările propuse.

Înafară de ceea ce se întâmplă la interiorul ei, soarta unei localităţi depinde în foarte mare măsură de poziţia ei geografică, de modul în care este relaţionată cu restul teritoriului, de imaginea pe care o are în mass media sau în ghidurile turistice, de relaţiile politice dintre decidenţii locali şi guvernanţii de la nivel central. Globalizarea aduce, pe lângă avantaje şi o serie de provocări printre care o accentuare a competiţiei între oraşe. Pentru a fi un oraş de succes, care se dezvoltă şi care

atrage populaţie, activităţi economice, turişti, trebuie să existe caracteristici care îl disting de alte localităţi. Ca turişti, căutăm să mergem la Paris pentru cultură, la Viena pentru a face cumpărături, la Roma pentru frumuseţea oraşului. Un om de afaceri se gândeşte la costurile mâinii de lucru, la conexiunile de transport pentru ceea ce produce în fabrica sa,sau, dacă este vorba de servicii, la pregătirea profesională a celor pe care i-ar putea angaja acolo şi la prestigiul acelui oraş.

Locuitorii din Statele Unite sau Anglia sau Olanda au mult mai multă deschidere faţă de ideea de a se muta dintr-un oraş în altul, sau chiar dintr-o ţară în alta. Devine relevant în acest caz gradul de satisfacţie pe care îl au locuitorii faţă de calitatea vieţii într-un oraş. Există baze de date statistice care fac posibilă comparaţia între oraşe. Informaţiile sunt exprimate în cifre şi provin de la instituţii care au rol în colectarea şi interpretarea datelor, dar sunt şi procentaje de răspunsuri la o serie de chestionare[2].

Există şi alte metode de a cunoaşte felul în care oamenii apreciază oraşul în care locuiesc. Comisia Europeană (Direcţia Generală de Dezvoltare Regională – DG Regio) a finanţat diverse anchete pentru a surprinde părerile cetăţenilor în legătură cu o serie de subiecte care dau măsura calităţii vieţii în oraş.

Cities in the Urban Audit
cities participating in the Urban Audit I
other Urban Audit 2 cities in EU15
Urban Audit 2 cities outside EU15
Harta oraşelor europene evaluate în cadrul programului Audit Urban

Un astfel de raport, intitulat „Anchetă privind percepţia asupra calităţii vieţii în 75 de oraşe europene", publicat în 2010[3] are conţinutul organizat în funcţie de câteva puncte foarte importante:

Percepţia asupra realităţilor sociale:
- serviciile de sănătate, oportunităţile de angajare, costurile locuirii;
- problema sărăciei la nivelul oraşului;
- prezenţa şi integrarea imigranţilor;
- sentimentul de siguranţă în oraş şi în propriul cartier;
- identificarea celor mai importante probleme ale oraşului.

2. Auditul urban la nivel european este o iniţiativă a Direcţiei Generale Politică Regională a Uniunii Europene, la care colaborează 27 de institute naţionale de statistică coordonate de oficiul **Eurostat**. Sunt reunite date statistice referitoare la peste 300 de indicatori care descriu calitatea vieţii în 300 de oraşe europene. Datele astfel culese au stat la baza elaborării unui raport. De asemenea, a fost efectuat un sondaj de opinie care a adus informaţii suplimentare cu privire la modul în care cetăţenii percep calitatea vieţii în oraşul lor. Raportul se bazează pe o colecţie unică de indicatori statistici cu privire la mediul urban şi oferă o analiză aprofundată asupra statisticilor demografice, economice şi sociale. Sunt, de asemenea, utilizate şi alte date disponibile, de exemplu în legătură cu nivelul educaţional, **participarea civică** şi mediu. Raportul prevede o tipologie a oraşelor europene, ceea ce permite oraşelor care participă la auditul urban să găsească alte oraşe cu care să se poată compara. http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-BD-04-002/EN/KS-BD-04-002-EN.PDF

3 *Survey on perceptions of quality of life in 75 European cities*, publicat în martie 2010
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey2009_en.pdf

Poluare şi schimbări climatice:
- calitatea aerului;
- poluare fonică;
- curăţenia oraşului;
- responsabilizarea autorităţilor locale în combaterea încălzirii globale.

Calitatea serviciilor publice în raport cu cheltuielile publice

Gradul de satisfacţie privind infrastructura oraşului:
- dotările pentru cultură;
- spaţiile publice – pieţele comerciale şi spaţiile pentru pietoni;
- „frumuseţea străzilor şi a clădirilor din propriul cartier";
- spaţiile verzi – parcuri şi grădini publice ;
- oportunităţi pentru petrecerea timpului în aer liber;
- amenajări pentru practicarea activităţilor sportive.

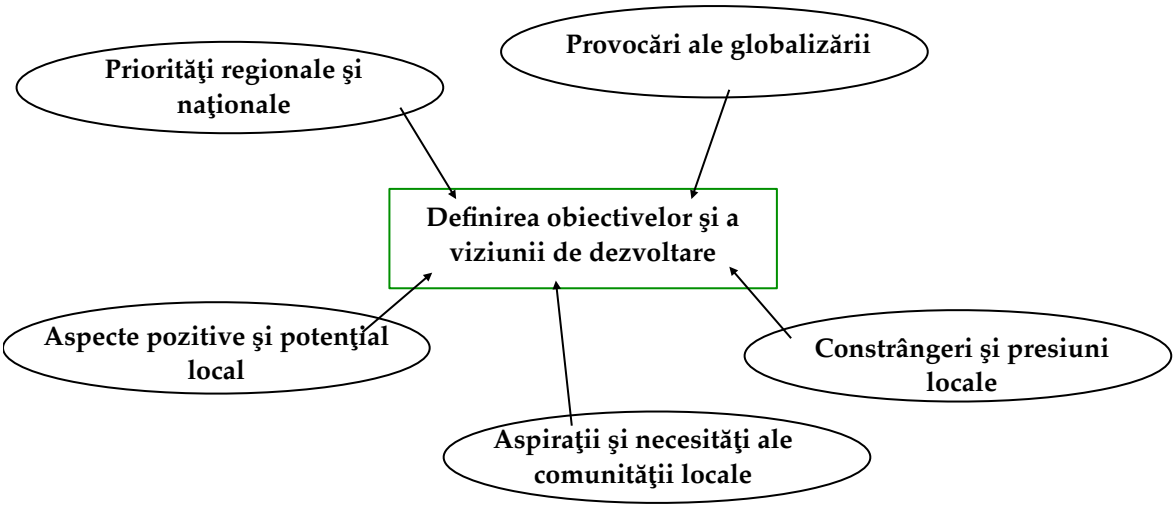
Gradul de satisfacţie faţă de transportul public
- frecvenţa transportului public;
- posibilităţi de a face naveta şi durata deplasărilor pentru navetişti ;
- motive pentru care este evitat transportul în comun.

Din România, au fost analizate trei oraşe: **Bucureşti, Cluj Napoca şi Piatra Neamţ.** Pentru Bucureşti, problemele identificate ca fiind cele mai importante sunt calitatea slabă a serviciilor de sănătate, lipsa unor dotări suficiente pentru educaţie şi poluarea aerului. La Cluj, lipsa locurilor de muncă şi calitatea slabă a serviciilor medicale sunt pe acelaşi loc, iar dotările pentru educaţie vin pe locul al doilea.

Pe lângă infrastructura deficitară, oraşele din România au un punctaj foarte redus atât la evaluările cantitative (Eurostat – Urban Audit), cât şi la cele calitative (anchete de percepţii, barometre de opinie publică) în ceea ce priveşte calitatea serviciilor publice. În lista de teme de mai sus se poate observa că majoritatea aspectelor care se analizează sunt in responsabilitatea autorităţilor publice locale. Chiar dacă nu sunt toate de făcut cu bani publici, autorităţile locale au posibilitatea să controleze sau măcar să influenţeze frumuseţea oraşului, diversitatea funcţiunilor urbane, combaterea poluării, dezvoltarea economică şi socială.

În ultimii 50 de ani s-au cristalizat metode de lucru care să aducă împreună şi să facă posibilă cooperarea între specialişti din aceste diverse discipline. Aceste metode au fost inventate în lumea afacerilor şi poartă încă în denumirile lor cuvinte specifice acestei lumi: planificare *strategică* sau *management* urban.

Mai întâi, se face o analiză cât mai obiectivă a necesităţilor de dezvoltare, a potenţialului acelei localităţi, adică se realizează un diagnostic. Analizele sunt făcute de specialişti şi comunicate decidenţilor şi cetăţenilor. Apoi se stabilesc obiective realiste, măsurabile. Obiectivele sunt stabilite printr-un proces transparent la care trebuie să participe toţi cei care au un punct de vedere, pentru că nu ţin numai de rezultatele diagnosticului, ci şi de aspiraţiile comunităţii sau mai bine spus ale comunităţilor locale. Apoi, pentru a atinge acele obiective, sunt gândite nişte planuri de acţiune sau programe de intervenţie pe termen scurt, mediu şi lung. Aceste activităţi sunt numite „planificare urbană" în cele mai multe limbi. Atunci când sunt implicaţi cetăţeni, oameni de afaceri, organizaţii non-guvernamentale, planificarea este participativă. Vom reveni asupra acestor noţiuni în ultima secţiune a acestui capitol.


Priorităţi regionale şi naţionale
Provocări ale globalizării
Definirea obiectivelor şi a viziunii de dezvoltare
Aspecte pozitive şi potenţial local
Constrângeri şi presiuni locale
Aspiraţii şi necesităţi ale comunităţii locale

Input-uri pentru definirea obiectivelor de dezvoltare - grafică Vera Marin

La nivel naţional, toate statele Europei occidentale au programe prin care se alocă fonduri pentru diverse iniţiative ale autorităţilor publice, centrale sau locale, care să conducă la dezvoltare locală. Pe plan internaţional, există organizaţii finanţate de statele dezvoltate sau de fundaţii private şi care lucrează pentru ameliorarea situaţiei ţărilor şi oraşelor sărace prin programe de dezvoltare.

Într-o lume care pare din ce mai mică şi în care distanţele fizice îşi pierd din importanţă este mare nevoie de înţelegere şi sprijin între diverse zone geografice. Au fost deci create structuri care acţionează conform unor principii de solidaritate internaţională pentru ţările dezavantajate care se confruntă cu probleme serioase în asigurarea unor condiţii decente de trai pentru populaţiile lor: organizaţii internaţionale ca Programul Naţiunile Unite pentru Dezvoltare (United Nations Development Program - UNDP), Organizaţia pentru cooperare economică şi dezvoltare (Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD), agenţii naţionale de sprijin pentru dezvoltare din foarte multe ţări din Europa, sau din Canada, Statele Unite ale Americii, Japonia, ONG-uri naţionale şi internaţionale (organizaţii non-guvernamentale) etc.
http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_development_aid_agencies

De reținut

Pentru a asigura o dezvoltare locală echilibrată, autorităţile publice ar trebui deci să pregătească strategii prin care să fie atinse obiectivele stabilite prin interacţiunea dintre specialişti, decidenţi, reprezentanţi ai societăţii civile, oameni de afaceri, etc. Trebuie deci subliniat faptul că, pentru a transforma potenţialul unei localităţi în premize pentru o dezvoltare echilibrată, este nevoie atât de decidenţi - reprezentanţi ai comunităţii locale, cât şi de cunoştinţe tehnice şi de energia locuitorilor.

2. Cunoştinţe tehnice pentru dezvoltarea locală

Dat fiind faptul că gestiunea problemelor oraşului este foarte complexă, este nevoie de echipe interdisciplinare de urbanism, în care diverse perspective ale cunoaşterii să se combine pentru a putea colecta şi interpreta informaţii din domenii diferite, pentru soluţii cât mai adaptate necesităţilor din teren şi cât mai eficiente.

Dacă urbanismul a apărut pentru a promova interesul public chiar în defavoarea interesului privat individual câteodată, atunci şi cei care fac urbanism ar trebui să acţioneze în interes public. În general, urbaniştii au statut de funcţionari publici,. În multe ţări europene, exercitatea profesiei de urbanist ca practică privată, în companii private nici nu este posibilă.

Concepte introduse

Urbanist:
Categorie profesională care are cunoştinţele specifice pentru a face planificarea şi proiectarea în spaţiu a dezvoltării : analizele necesare, precum şi propuneri de dezvoltare a unei localităţi, dar şi propuneri pentru amenajarea unui teritoriu, la scară mai largă decât cea a unei localităţi..

Formarea profesională ca urbanist poate fi la nivel de licenţă, la nivel de masterat şi la nivel de doctorat.

Consiliul European al Urbaniştilor, în Carta sa care stă ca document fondator al acestei organizaţii[4] susţine că misiunile urbanistului constau în:
-identificarea necesităţilor comunităţii în prezent şi în viitor, şi atragerea atenţiei către oportunităţi, efecte, constrângeri şi implicaţii ale acţiunilor;
-propunerea de politici şi planuri pentru a iniţia, a reglementa, a adapta şi a face posibilă implementarea schimbărilor, preluând concluzii din cercetare;
-proiectarea unor concepte spaţiale pentru politici şi programe de dezvoltare (design);
-negocierea pentru realizarea politicilor şi programelor;
-ghidarea şi controlul modului în care sunt implementate aceste politici şi programe şi adaptarea acestora la nevoi şi oportunităţi în schimbare;
-evaluarea şi monitorizarea efectelor şi implicaţiilor schimbărilor, pe măsură ce acestea apar;
-conectarea permanentă la cercetare şi asigurarea unor scheme de formare.

Programele de educaţie care „produc" urbanişti nu au un număr mare de studenţi. Prin urmare, sunt organizate ca specializări în cadrul unor universităţi mai mari, care sunt focalizate fie pe spaţiu (arhitectură, design, geografie), fie pe actul administrativ, pe aspectele de gestiune (ştiinţe politice şi administrative). Urbaniştii trebuie să aibă cursuri despre istoria oraşelor şi a profesiunii lor, despre abordări teoretice ale oraşului, estetică şi design, dar şi cunoştinţe despre statistică, sociologie şi demografie, legislaţie, economie urbană, instrumente tehnice de planificare şi proiectare folosite în practica profesională curentă. În cadrul profesiunii de urbanist există numeroase teme pe care absolvenţii se pot specializa: protecţia mediului, locuire, dezvoltare comunitară, dezvoltare economică, protecţia patrimoniului, compoziţie urbană (design urban), transport şi mobilitate, sisteme informatice de geo-referenţiere (GIS), regulamente de utilizare a terenurilor (urbanism reglementar), gestiunea proiectelor urbane (urbanism operaţional).

Pentru a opera o diferenţiere, vom folosi sintagma „planificare urbană" atunci când se stabilesc direcţii mai generale de dezvoltare, eventual la scara întregului oraş – atunci când se stabilesc direcţii generale, planuri de acţiune şi, respectiv expresia „proiectare urbană" atunci când este

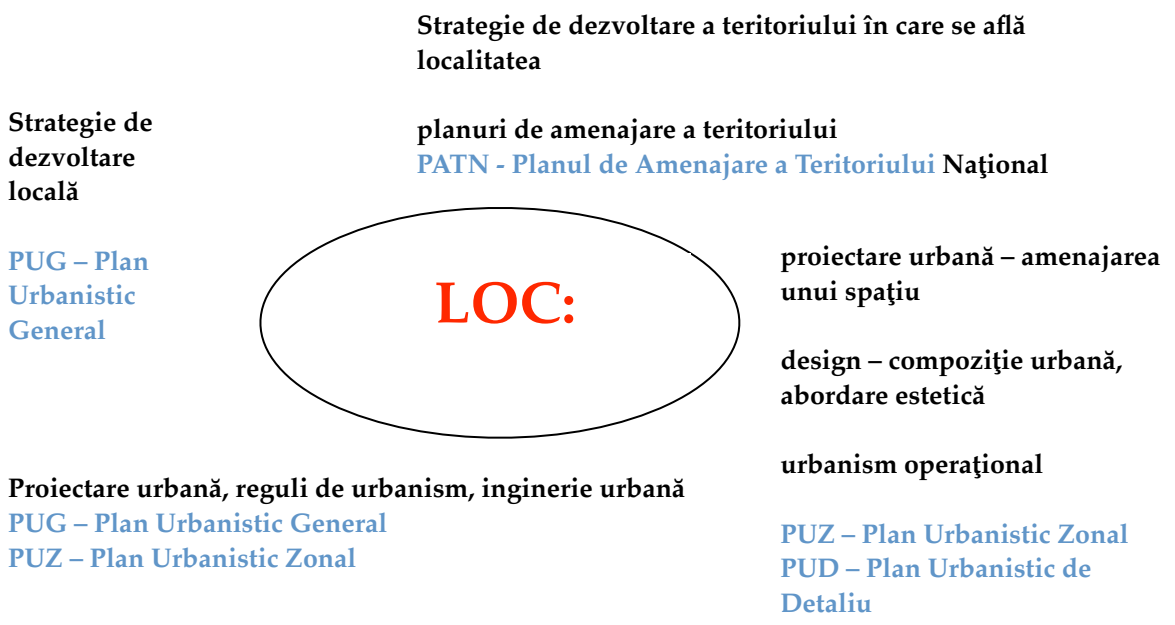
PUG – Planul Urbanistic General şi Regulamentul Local de Urbanism (RLU) aferent reprezintă instrumentul de planificare al fiecărei unităţi administrativ-teritoriale de bază : sunt reglementări care trebuie să apropie realităţile urbane de viziunea de dezvoltare şi obiectivele stabilite în strategia de dezvoltare locală

PUZ – Planul Urbanistic Zonal este instrumentul de planificare urbană de reglementare specifică, prin care se coordonează dezvoltarea urbanistică integrată a unor zone din localitate, caracterizate printr-un grad ridicat de complexitate sau printr-o dinamică urbană accentuată. Planul urbanistic zonal asigură corelarea programelor de dezvoltare urbană integrată a zonei cu Planul urbanistic general.

PUD – Planul Urbanistic de Detaliu reprezintă documentaţia care ilustrează modul în care reglementările PUG sau PUZ sunt preluate pentru un anumit caz.

vorba despre modul de construcţie şi amenajare a unui spaţiu. Aceste două moduri de a exercita profesia de urbanist sunt foarte greu de disociat în realitate.

De asemenea, graniţa dintre arhitectură şi proiectare urbană nu este una foarte clară. Pentru simplificare, se poate face convenţia conform căreia arhitectura se referă la obiectul construit – la clădire, iar proiectarea urbană urmăreşte modul în care se articulează între ele obiectele construite şi acestea cu spaţiile de circulaţie, cu infrastructura edilitară, etc. Această convenţie ar putea fi însă contestată de peisagişti: din moment ce fac arhitectură cu obiecte „vegetale" în spaţiu public, ei fac arhitectură sau proiectare urbană?


Strategie de dezvoltare a teritoriului în care se află localitatea
planuri de amenajare a teritoriului
PATN - Planul de Amenajare a Teritoriului Naţional
Strategie de dezvoltare locală
PUG – Plan Urbanistic General
LOC:
proiectare urbană – amenajarea unui spaţiu
design – compoziţie urbană, abordare estetică
urbanism operaţional
Proiectare urbană, reguli de urbanism, inginerie urbană
PUG – Plan Urbanistic General
PUZ – Plan Urbanistic Zonal
PUZ – Plan Urbanistic Zonal
PUD – Plan Urbanistic de Detaliu

Relaţionări între diverse moduri de a face urbanism - grafică Vera Marin

Despre flexibilitatea regulilor - urbanismul derogatoriu

Regulamentele de urbanism pot fi flexibile, permisive, sau foarte stricte, impunând constrângeri foarte multe şi foarte detaliate: nu numai despre cât de mult se poate construi pe o parcelă, dar şi despre funcţiunile posibile, sau chiar despre materialele ce trebuie folosite, panta acoperişului, raportul dintre suprafaţa vitrată şi suprafaţa „plină" a unei faţade, etc. Aceste reguli sunt utile pentru a păstra caracteristicile unui cartier, a unei zone, pentru a construi azi într-o relaţie armonioasă cu construcţiile din trecut. Regulile sunt deasemenea necesare atunci când se constituie o zonă nouă, pentru care există o viziune foarte clară despre cum trebuie să arate şi cum trebuie să funcţioneze.

Pentru a discuta aspectele cantitative, există câţiva indicatori urbanistici pe care este util să îi ştie orice cetăţean, pentru a putea evalua dimensiunile şi impactul pe care îl va avea o construcţie nouă într-o anumită zonă, dar şi pentru a defini caracteristicile specifice din punct de vedere al volumetriei construcţiilor existente:

POT – procent de ocupare al terenului – raportul dintre suprafaţa la sol a construcţiei şi respectiv suprafaţa parcelei – se exprimă în procente. Suprafaţa parcelei este 100%, iar amprenta construcţiei pe sol are, de obicei, un procentaj mai mare în zonele centrale, unde terenul fiind mai scump a fost folosit cât mai intens (80 - 90% chiar), şi un procentaj mai mic pentru zone rezidenţiale (30 -40% pentru zone cu locuinţe individuale pe lot).

CUT – coeficient de utilizare a terenului – este raportul dintre suma suprafeţelor construite pe fiecare nivel şi respectiv suprafaţa parcelei.

H max – înalţime maximă admisă – cât de înaltă poate fi construcţia. Se exprimă în metri sau în număr de etaje.

Aceste cifre se traduc deci în număr metri pătraţi construiţi care se pot vinde sau închiria ulterior şi, de cele mai multe ori, pentru a face o afacere cât mai profitabilă, cei care construiesc vor ca indicatorii urbanistici descrişi mai sus să permită o construcţie cât mai mare.

Pe lângă zonele pentru care există reguli clare, care se pot argumenta cu uşurinţă, există bucăţi de oraş care nu au o structură urbană bine definită şi pentru care nu există o gândire clară despre ce ar trebui să devină în viitor. Pentru acestea, este mult mai dificil de stabilit care ar fi regulile de construcţie după care să se ghideze şi arhitecţii şi proprietarii de terenuri. Chiar şi când există nişte reguli în planuri urbanistice aprobate, dacă nu sunt clare scopurile pentru care se impun acele reguli, atât cei care proiectează cât şi cei care vor să construiască vor încerca să le conteste. De asemenea, trebuie spus că dacă legislaţia permite, cei care au interes să construiască mai mult sau altfel decât o impune regulamentul, vor face toate demersurile necesare pentru ca investiţia lor să fie cât mai profitabilă.
Derogarea de la regulile existente se poate face fie prin reconsiderarea viitorului unei zone de către administraţia publică locală, fie prin iniţiativa proprietarilor de terenuri din acea zonă. Asumarea de către administraţia publică locală a demersului de modificare a regulilor privind o anumită bucată din oraş este necesară în ambele cazuri. Indiferent de cine are iniţiativa schimbării, elaborarea unei documentaţii de urbanism – în speţă a unui Plan Urbanistic Zonal – trebuie să fie prilej de evaluare şi decizie în interes public. În România, de prea multe ori, derogările de la regulile existente au fost făcute la iniţiativă privată, prin documentaţii de urbanism plătite din fonduri private şi prin care, chiar dacă au aprobarea consiliilor locale, nu se urmăreşte interesul public, ci cel privat. Aceste Planuri Urbanistice Zonale derogatorii nu porneau de la un diagnostic al unei zone mai largi, din care să derive măsuri şi reguli noi prin care să se rezolve problemele oraşului sau să se răspundă la necesităţi sociale de dezvoltare, ci regulile noi înlocuiau reguli care nu se potriveau cu planul de afaceri al celor care voiau să construiască.

Orice documentaţie de urbanism, până să ajungă să fie aprobată în Consiliul Local, trece prin etape în care trebuie să obţină avize şi acorduri de la administratori de reţele edilitare, de la agenţii guvernamentale de protecţia mediului, de la comisii tehnice şi funcţionari publici din departamente ale administraţiei locale de circulaţii (trafic) şi de urbanism, de la direcţii guvernamentale de protecţia patrimoniului, de la instituţii care au în atribuţii protecţia sănătăţii populaţiei, etc. Toate aceste foruri ar trebui să fie tot atâtea filtre de protecţie a interesului public. Funcţionarii publici şi experţii care fac parte din comisiile tehnice ar trebui să evalueze calitatea soluţiilor propuse din perspectiva modului în care acestea răspund la grile de criterii clare, riguroase, coerente între ele.

Nu numai în România există posibilitatea derogării de la regulile existente. În alte ţări, demersul de a schimba regulile de urbanism este însă asumat de autorităţi într-un mod serios, responsabil, iar filtrele de protecţie a interesului public chiar funcţionează. Mai mult, exercitarea profesiei de urbanist se face în conformitate cu un cod deontologic, care nu permite profesioniştilor să fie „avocaţii" interesului privat atunci când acesta contravine interesului public.

Exemplu de derogare de la regulile existente: Bucureşti, sectorul 2

strada Maria Rosetti

Valori pentru indicatorii urbanistici reglementate prin PUZ Zone Protejate:
POT max = 65% (cu minimum 30 mp suprafaţă liberă)
CUT max= 3,5 sau 4 la inflexiunea cu strada Popa Soare
H max = 13m sau 19m + 1 nivel de 3m retras la 1,5m de verticala fatadei sau nu mai mult de 3m peste cladirile învecinate

Aproximări ale situaţiei existente în teren:
POT = 80-90% din suprafaţa parcelei.
CUT = Sc/Sp= 8 (DUBLU FAŢĂ DE REGULĂ)
H max = 10 nivele = aproximativ 30m

3. Oraşul ca proiect al actorilor urbani

În secţiunea anterioară oraşul a fost privit din perspectiva deciziei publice care trebuie să ia în consideraţie interesul public. Dar nu numai puterea politică este cea care contează. La întrebarea **cine face oraşul?** cei care au putere de decizie afirmă că ei sunt cei îndreptăţiţi să îşi asume merite importante. Dar nu sunt singurii care vor să fie recunoscuţi ca fiind importanţi în oraş. Mulţi arhitecţi şi urbanişti pretind această recunoaştere pentru simplul fapt că înainte să fie realitate, transformările spaţiului au fost imaginate şi desenate de ei. Cei care investesc sume importante în proiecte imobiliare vor recunoaştere pentru că, fără ei, desenele arhitecţilor ar rămâne pe hârtie, şi chiar şi cu aprobările decidenţilor nu ar avea nici un efect în oraş. În alte ţări, aşa cum vom vedea în ultima secţiune a acestui capitol, cetăţenii obişnuiţi, cu toate că sunt lipsiţi de putere financiară, de putere de decizie sau de putere conferită de cunoştinţele profesionale, se preocupă de soarta oraşului lor şi vor să participe la transformările acestuia.

Am rezumat în paragraful precedent faptul că fiecare actor urban ar putea pretinde că este cel mai

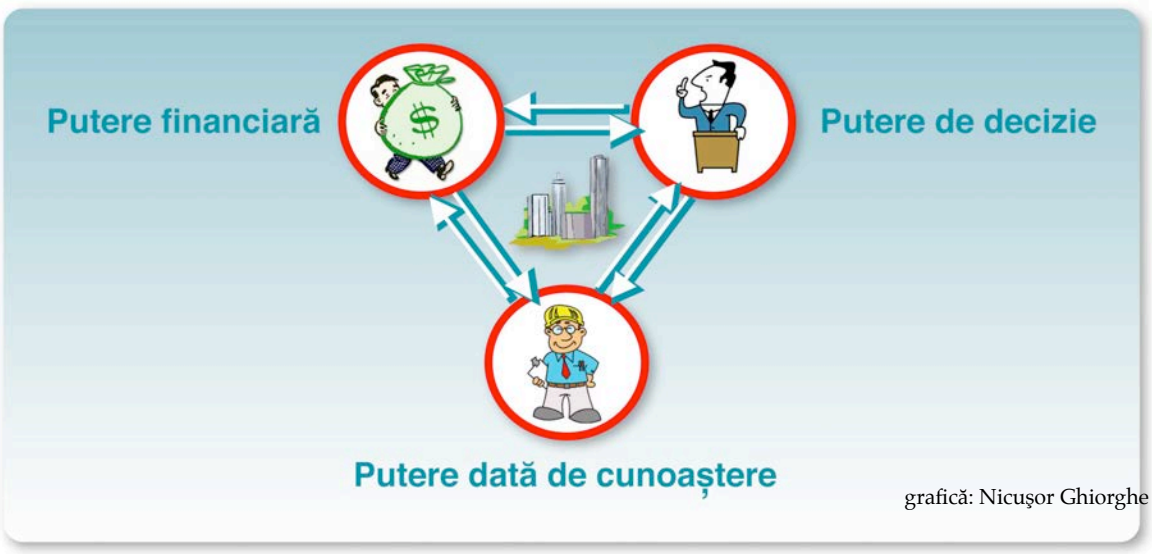
Concepte introduse

Actor urban:
Atunci când o persoană sau un grup de oameni are un interes într-un demers de schimbare a oraşului ca întreg sau a unei părţi de oraş, acesta se poate defini ca ACTOR URBAN.
Definiţia este intenţionat foarte largă, pentru a putea cuprinde atât indivizi, cât şi grupuri de diferite dimensiuni, atât din sfera publică cât şi din mediul privat, atât pe cei puternici pentru că au funcţii de decizie sau resurse financiare importante, cât şi pe cei aparent lipsiţi de mijloace eficiente pentru a influenţa decizia. Interesul lor poate fi exprimat sau susţinut în mod activ sau poate fi dedus în cazul acelor persoane sau grupuri care sunt pasive. Acestea din urmă suportă consecinţele schimbărilor, şi deşi ar exista căi prin care interesul lor să fie reprezentat, aleg să nu se manifeste nici direct şi nici prin reprezentanţi.

important în procesele de schimbare ale oraşului. În fapt, **oraşul este rezultatul modului în care aceste grupuri de actori interacţionează unii cu alţii.**

Aşa a fost dintotdeauna. Puterea de decizie şi puterea financiară au fost, de-a lungul vremii, concentrată la un număr redus de oameni. De multe ori, ambele „puteri" erau deţinute de aceeaşi persoană. Principele sau episcopul dispunea de resurse materiale (fonduri, terenuri) pentru a construi şi decidea cum să le folosească fără a avea nevoie de acordul nimănui. Cunoştinţele tehnice veneau de la meşteri sau artişti, care erau angajaţi pentru o lucrare, să facă posibilă realizarea visurilor „comanditarului".

Odată cu creşterea complexităţii şi a dimensiunii oraşelor, a devenit necesară folosirea regulamentelor de construcţie. Prin regulamente de urbanism, a crescut importanţa argumentului tehnic, a profesioniştilor care stabilesc acele reguli. Puterea dată de cunoaştere a crescut în intensitate. În paralel, evoluţia organizării sociale a condus către definirea din ce în ce mai clară a rolului autorităţii publice locale în asigurarea unei dezvoltări echilibrate. Puterea de decizie în oraş nu mai este azi, cel puţin la nivel teoretic, deţinută de aceeaşi oameni care au şi puterea financiară să transforme oraşul.



grafică: Nicuşor Ghiorghe

Dezvoltarea urbană pe bază de proiect

În orice localitate se poate face un exerciţiu de delimitare a momentelor importante pe care le-a traversat în timp: după efectele pe care acele momente le-au lăsat asupra cadrului fizic, construit şi amenajat. Construcţia unui palat sau a unei galerii comerciale (clădiri reprezentative ca dimensiuni sau ca funcţionalitate), trasarea unui nou bulevard, lotizarea unui teren mai mare în parcele şi străzi ordonate, amenajarea unui parc, toate acestea sunt „evenimente" care modifică un oraş. Un rege sau un primar, un artist sau un urbanist, un personaj care vrea să rămână în istorie şi care donează un teren pentru a fi folosit de toţi locuitorii oraşului - toate aceste profile de oameni au o trăsătură în comun: capacitatea de a visa, de a vedea dincolo de ceea ce există în realitate şi de a imagina transformarea acelei realităţi.

Concepte introduse

Proiect:
demers asumat de modificare dorită a unei realităţi.
un set de acţiuni, puse în relaţie unele cu altele, prin care se folosesc resurse (materiale şi umane) pentru a atinge un obiectiv.
Indiferent de natura sa, un proiect relevant pentru oraş implică un efort de PROIECŢIE în viitor a modificărilor dorite, implică decizie, implică şi cunoştinţe tehnice şi capacitate administrativă de a face să se întâmple schimbarea dorită.

Orice proiect - chiar de dimensiuni reduse – are un efect asupra oraşului. Chiar dacă este vorba despre închiderea balconului sau vopsirea unei case, tot este un proiect care influenţează oraşul. **Faţada unei clădiri este şi a oraşului, nu numai a proprietarilor acelei clădiri.**

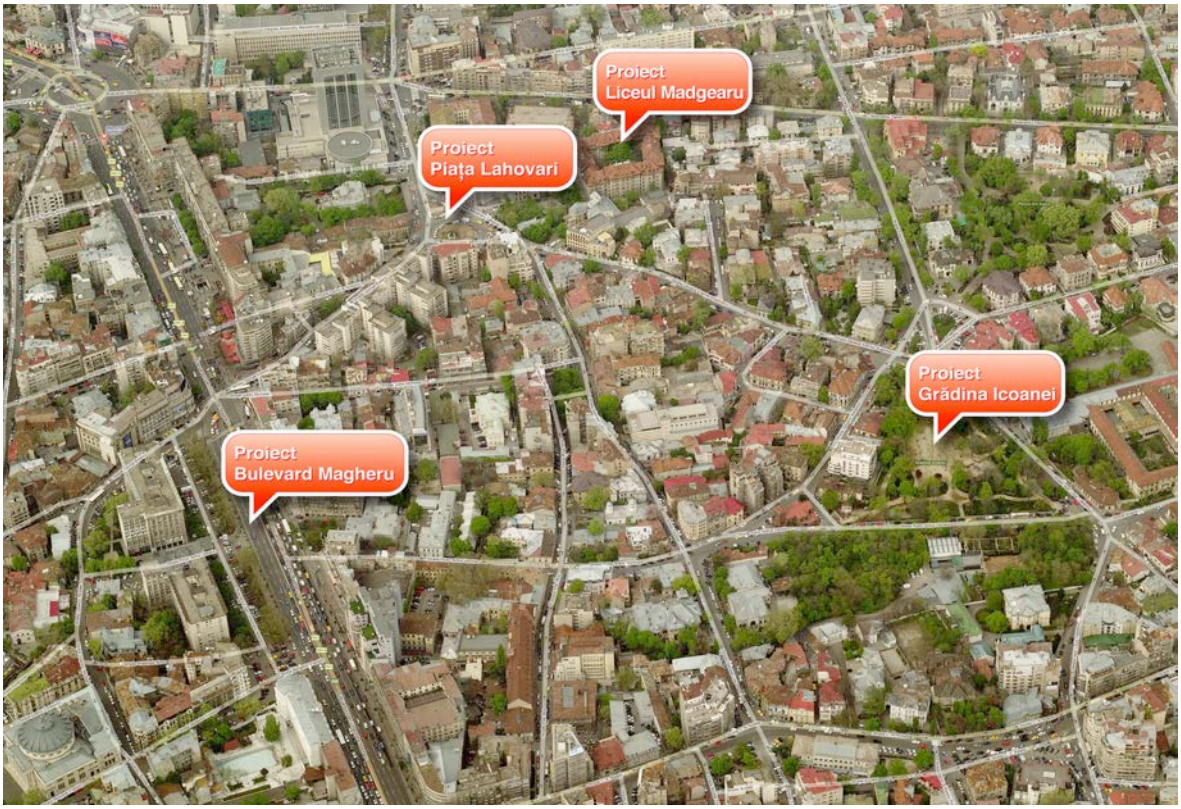
Cuvântul „proiect" este utilizat în mod curent doar pentru documentaţia tehnică, adică un set de desene şi texte (cu un conţinut mai mult sau mai puţin standardizat), prin care sunt descrise caracteristicile situaţiei dorite. Planşele şi memoriile tehnice fixează definitiv în termeni tehnici intervenţia. Dar mai înainte de a stabili exact cum va arăta o construcţie sau o amenajare, ar trebui să existe un răspuns clar la întrebarea „De ce acel proiect?". Până să se vorbească despre demersul tehnic de proiectare(ce anume şi cum?), ar trebui să se înceapă cu discuţia privind necesitatea unui proiect (de ce?).

Aşa cum s-a prezentat în secţiunea anterioară, în ce priveşte investiţiile din bani publici, dar şi pentru a aproba mari investiţii din fonduri private care vor influenţa foarte mult oraşul, fiecare astfel de proiect ar trebui să fie parte dintr-un program de dezvoltare. Numai astfel se poate argumenta în mod riguros necesitatea la care răspunde proiectul în care se investesc resursele comunităţii. **În cazul investiţiilor publice, este necesară evaluarea mai multor variante de proiect, pentru a putea compara raportul între costuri şi beneficii pentru fiecare soluţie posibilă şi pentru a alege cât mai corect şi responsabil.**

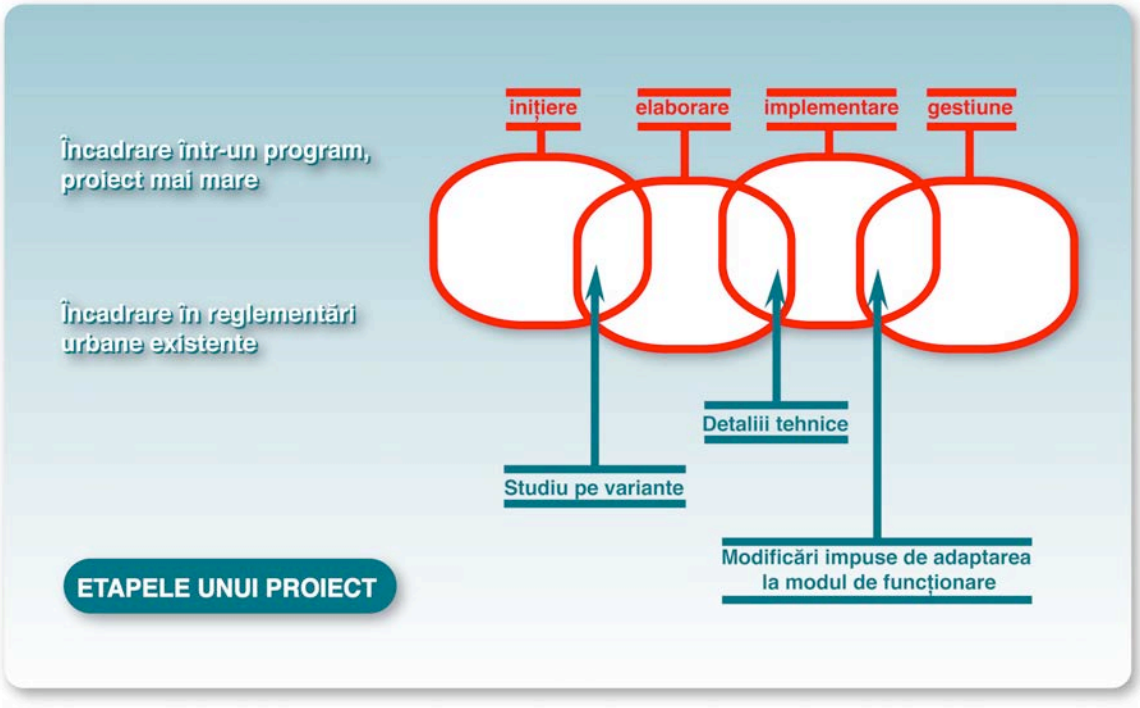
După ce sunt cunoscute raţiunile pentru care se face acel proiect, nimic nu ar trebui lăsat la voia întâmplării, ci proiectul ar trebui descris în elemente ce oferă răspuns la întrebările de mai jos:
- ce anume se va face?
- cine face?
- când face?
- cu ce resurse financiare se va realiza respectivul proiect?

Orice proiect trece prin mai multe faze care pot fi intuitiv şi sintetic prezentate prin etapa de iniţiere, etapa de definire şi detaliere, etapa de implementare sau de realizare efectivă. În urma realizării unui proiect care se concretizează în construcţii şi amenajări, urmează durata de existenţă a ceea ce a rezultat, care poate fi considerată ca o etapă de termen lung, pentru care ar trebui evaluate costurile de funcţionare curentă. Acestea sunt în principiu proiectele pe care se concentrează atenţia celor care studiază oraşul. Sunt promovate cu mai multă greutate proiectele care nu au amprentă directă asupra spaţiului şi, deci, care nu sunt atât de vizibile pentru alegători, urbanişti, decidenţi, cetăţeni. De exemplu, un proiect de sprijin social pentru reorientarea profesională a locuitorilor unui cartier care concentrează mulţi şomeri este un proiect cu implicaţii asupra dezvoltării urbane în acel cartier, dar la care actorii urbani nu se gândesc la fel de uşor de ca la construcţia unui centru comunitar.

Trebuie spus că între etapele unui proiect există „zone de suprapunere". Între elaborarea detaliată a documentaţiei tehnice a unui proiect şi etapa de iniţiere se pot face reveniri asupra obiectivelor şi ajustări ale ideii de proiect în funcţie de rezultatele unei abordări pe variante. Deasemenea, în implementarea proiectului, se pot modifica detalii tehnice stabilite în etapa anterioară la proiectare. Gestiunea curentă poate aduce în discuţie necesitatea de a adapta anumite caracteristici ale proiectului, chiar după ce acesta a fost realizat.



grafică Nicuşor Ghiorghe, după o idee de Vera Marin – imagine www.googlemaps.com



grafică Nicuşor Ghiorghe, după o idee de Vera Marin

Cum apare ideea unui proiect?

În sfera privată
Pentru un dezvoltator imobiliar privat, intenţia de a exploata un teren ca afacere imobiliară sau de a dezvolta o oportunitate este, aşa cum s-a mai spus, alimentată de interesul pentru a face profit.

Pentru o familie sau o persoană fizică, intenţia de a construi este declanşată fie pentru a-şi spori veniturile, fie pentru pentru uz personal.

În plan administrativ sau procedural, intenţia unei persoane fizice sau juridice de a iniţia un proiect se manifestă printr-o cerere de **certificat de urbanism**, alături de care, se prezintă şi ideea proiectului, printr-un scurt memoriu şi printr-un plan de situaţie. Aceasta este practica curentă. Legislaţia de urbanism spune că oricine poate solicita un certificat de urbanism pentru orice parcelă, chiar dacă nu are acte care să ateste proprietatea asupra acelui teren.

Există însă legi care nu sunt corelate între ele – în legislaţia aferentă sectorului construcţiilor, autoritatea publică locală care eliberează certificatul de urbanism este îndreptăţită să condiţioneze eliberarea unui certificat de urbanism de existenţa actelor de proprietate.

Certificat de urbanism (CU)

Act administrativ emis de autoritatea publică locală - document de informare în care se prezintă situaţia unui teren aşa cum apare acesta în documentaţiile de urbanism şi evidenţele existente.

Statutul acelui teren este prezentat din punct de vedere :

- juridic : dacă este în domeniul public sau în cel privat, dacă există constrângeri în exercitarea dreptului de proprietate

- mod de folosinţă : curţi-construcţii (construibil) sau agricol – dacă se poate construi

- tehnic : indicatori urbanistici şi orice alte reglementări urbanistice

Tot prin CU este informat solicitantul şi despre lista avizelor si acordurilor necesare în vederea autorizării lucrărilor de construcţie.

În sfera publică: idei de proiecte ale administraţiei publice locale

Administraţiile locale din România nu au dat dovadă de foarte multă iniţiativă şi creativitate în proiectele pe care le-au iniţiat în ultimii 20 de ani: au comandat în principal lucrări de asfaltare şi re-astfaltare a străzilor din oraş, amenajare şi întreţinere a spaţiilor verzi sau, cel mult, o groapă ecologică pentru deşeuri. Firmele de proiectare din România se uită cu invidie la colegii lor din restul Europei care au cele mai importante comenzi prin iniţiative publice: construcţii noi sau reabilitări de şcoli, muzee, spitale, locuinţe sociale, etc.

Se poate argumenta că a fost şi este un context economic dificil pentru multe administraţii locale din România care au, după descentralizare, multe responsabilităţi şi cheltuieli, iar veniturile nu sunt întotdeauna suficiente pentru a acoperi propriile cheltuieli administrative (salariile pentru funcţionarii publici), sprijinul financiar care este acordat ca asistenţă socială, salariile şi cheltuielile de întreţinere pentru unităţile de învăţământ preşcolar şi şcolar, ordinea publică, transportul public, iluminatul public, alte servicii de gospodărire comunală, etc.

Partea bugetului local ce poate susţine iniţierea şi derularea unor proiecte este cea dedicată investiţiilor. Aceasta poate purta diverse denumiri: dezvoltare locală, dezvoltare publică, etc.

Din punctul de vedere al documentelor tehnice şi administrative, suportul pe care apare ideea de proiect este un act intern administraţiei publice locale pe baza căruia se include în proiectul de buget cheltuiala aferentă acelei investiţii. Deşi există legislaţie care impune necesitate prezentării

argumentelor privind necesitatea acelei investiţii, de multe ori, un deviz estimativ (informaţii financiare) şi un text de descriere a investiţiei respective (memoriu justificativ) sunt considerate suficiente. Dacă pentru a aloca fonduri publice pentru proiecte sunt necesare studii de fezabilitate, atunci, cel puţin teoretic, profesioniştii ar trebui să îşi aducă contribuţia la aflarea celor mai bune soluţii. De multe ori însă, cei care elaborează studiul de fezabilitate nu studiază în mod real variante posibile, ci fac o simulare de studiu pe variante, prezentând soluţia cerută de beneficiar, şi simulând încă o variantă, doar pentru a satisface cerinţele impuse de legislaţie.

Exemplu

ORDONANŢĂ DE URGENŢĂ nr. 45 din 5 iunie 2003
Art 38 (2) Pentru fiecare obiectiv inclus in programul de investitii sunt prezentate informatii financiare si nefinanciare.
(3) Informatiile financiare vor include:
a) valoarea totala a proiectului;
b) creditele de angajament;
c) creditele bugetare;
d) graficul de finantare, pe surse si ani, corelat cu graficul de executie;
e) analiza cost-beneficiu, care va fi realizata si in cazul obiectivelor in derulare;
f) costurile de functionare si de intretinere dupa punerea in functiune.
(4) Informatiile nefinanciare vor include:
a) strategia in domeniul investitiilor care va cuprinde obligatoriu prioritatile investitionale si legatura dintre diferite proiecte, criteriile de analiza care determina introducerea in programul de investitii a obiectivelor noi, in detrimentul celor in derulare;
b) descrierea proiectului;
c) stadiul fizic al obiectivelor.

Nici decidenţi fără profesionişti, nici profesionişti fără decidenţi

Un proiect public ar trebui să facă parte dintr-un program, anunţat în campanie electorală, sau asumat ca mod de a atinge obiective de dezvoltare pe care şi le-a fixat comunitatea locală (de exemplu, o strategie de dezvoltare locală – document de politici publice votat în consiliu local). Un proiect public nu ar trebui să fie iniţiat dintr-o idee care îi vine peste noapte unui om ce are putere de decizie pentru că a fost ales să reprezinte locuitorii. Dacă proiectele de investiţii nu derivă din planuri şi programe de dezvoltare, ci doar din voinţa decidenţilor, atunci argumentele privind necesitatea acelui proiect sunt contestabile, iar interacţiunea dintre profesionişti şi decidenţi este una extrem de slabă.

Pe de altă parte, dacă idei de programe şi proiecte apar numai din sfera profesională, dar nu îşi găsesc purtători de proiect din sfera politică, atunci acele idei riscă să rămână doar pe hârtie, deşi sunt extrem de necesare, iar raportul între costurile pe care le-ar implica şi respectiv beneficiile pe care le-ar aduce ar fi unul foarte bun. Trebuie deci înţeleasă importanţa leadership-ului politic pentru a asigura energia necesară pentru promovarea, aprobarea şi implementarea unui proiect!

După integrarea în Uniunea Europeană, administraţia publică locală din România poate asigura finanţarea unor proiecte din fonduri europene. Se pare însă că această oportunitate nu a fost suficient exploatată.. Nu au fost suficiente idei de proiecte sau nu a existat capacitatea administrativă şi tehnică în primării pentru pregătirea şi prezentarea ideilor de proiect în funcţie de condiţiile impuse de diversele programe de finanţare?

„Cumpărăturile" din fondurile publice nu pot fi făcute din capriciul unui primar. Amenajarea cu palmieri a intersecţiilor dintr-un oraş cu climat temperat continental nu a fost un proiect

fundamentat pe argumente solide, chiar dacă a adus simpatii sau antipatii (în orice caz, multă vizibilitate) primarului care a avut această idee.

Exploatarea unei oportunităţi de finanţare stă puţin mai bine pe scara de valori morale decât folosirea bugetului local pentru cheltuieli justificate doar de obţinerea de capital electoral sau sprijinul financiar şi politic al unor furnizori de palmieri. Majoritatea proiectelor publice din ultimul deceniu au fost iniţiate şi derulate pentru că a existat o oportunitate de finanţare cu fonduri care veneau fie de la bugetul naţional, fie de la Uniunea Europeană. Sigur că este un lucru formidabil pentru un oraş dacă primarul şi aparatul din subordinea acestuia, împreună cu consiliul local, reuşesc să completeze o cerere de finanţare, să câştige o competiţie de proiecte şi să implementeze un proiect pentru care, de cele mai multe ori, fondurile trebuie avansate din bugetul local şi se rambursează ulterior. Este bine pentru comunitatea locală şi dacă primarul, fiind din acelaşi partid ca membrii guvernului, reuşesc să primească fonduri de la bugetul naţional, fără să fie pe baze competitive, ci pe linie de partid cum se spune. Dar atunci când aceste proiecte şi aceste fonduri chiar răspund la nişte necesităţi reale şi importante, este cu atât mai bine.

Actorii urbani din România şi interesele lor – galerie de portrete

Categoriile „uzuale" în care se clasifică actorii urbani sunt:

Sfera publică: acţionează în numele interesului comun
-decidenţi – aleşi locali;
- funcţionari publici.

Sfera privată: acţionează în beneficiu propriu
-promotori imobiliari;
-deţinători de proprietăţi imobiliare;
-locuitori, utilizatori ai spaţiului;
-firme de proiectare şi execuţie.

Sfera privată: acţionează în numele interesului comun
-grupuri şi asociaţii ale locuitorilor, utilizatorilor unui spaţiu;
-fundaţii şi asociaţii – organizaţii non-guvernamentale care promovează diverse principii;
-mass media.

Diferenţa între interes şi poziţie

Această listă de actori se dispun în diverse constelaţii în funcţie de caracteristicile unei situaţii anume. Există însă, în cazul fiecăruia dintre ei, o varietate enormă de poziţionări şi reacţii posibile. Poziţia pe care şi-o asumă un actor urban – rolul pe care alege să îl „joace" depinde foarte mult de resursele fiecăruia, dar şi de strategia pe care şi-a fixat-o pentru a-şi atinge obiectivul.

Cu alte cuvinte, un actor poate alege cum să acţioneze în funcţie de convingeri şi experienţă, dar nu trebuie confundată poziţia de la un anumit moment cu interesul pe care îl are.

Se pot descrie nişte caracteristici generale pentru fiecare dintre ei, derivând din categoria de interese ce le sunt proprii.

Profilele actorilor urbani care sunt descrise în cele ce urmează sunt caricaturale. Dar au relevanţă pentru această secţiune pentru că pleacă de la o succintă analiză a intereselor fiecărui grup. Noţiunea de „interes" este încărcată cu nuanţe peiorative. În discursuri publice se aud adesea expresii ca „grupuri de interese", acţiuni „din interes" ca fiind ceva imoral, ceva reprobabil. Poate că este necesară „reabilitarea" acestui cuvânt. Chiar şi altruistul poate fi văzut ca făcând fapte bune dintr-un interes de a fi respectat şi apreciat de semenii pe care îi ajută.

Sfera publică: decident – ales local

Există însă, din ce în ce mai multe organizaţii care au rol de „watchdog" – câine de pază – care cunosc regulile proceselor de decizie şi urmăresc într-un mod riguros modul în care decidenţii locali iau decizii. Rezultatele analizelor lor ar trebui să fie o referinţă importantă pentru orice alegător responsabil. Alegătorii care se lasă „fermecaţi" de personalitatea unui candidat sau cei care se lasă „mituiţi" de „pomana electorală" sunt de fapt la fel de vinovaţi de nepăsarea aleşilor locali ca şi aceştia.

Teoretic interesaţi de o dezvoltare echilibrată a oraşului, de interesul public, dar, în fapt, majoritatea consilierilor locali sunt, în general interesaţi de perpetuarea poziţiei de decizie, deci de satisfacerea unui număr cât mai mare de alegători. Acest lucru nu ar fi neapărat o problemă dacă, aşa cum se întâmplă în societăţile cu exerciţiu democratic, aleşii locali ar fi „*accountable*"- ar da socoteală, ar raporta despre ceea ce fac. Există moduri prin care sunt determinaţi să ofere sistematic argumente pentru deciziile lor. În România, nici măcar în campania electorală nu sunt făcute analize despre ce a făcut de-a lungul mandatului... ştiind acest lucru, aleşii locali nu sunt dispuşi să dea socoteală nimănui.

Sfera publică: funcţionar public

Teoretic, funcţionarul public ar trebui să fie interesat de interesul comun, de asigurarea bunei funcţionări a oraşului prin administrarea resurselor acestuia în mod eficient. Ar trebui deasemenea să asigure continuitate în atingerea unor obiective de termen mai lung, ce depăşesc durata unui mandat electoral.

În realitate, funcţionarii publici sunt interesaţi de satisfacerea cerinţelor aleşilor locali. Primarul este şeful funcţionarilor publici din cadrul Executivului unei autorităţi publice locale. Înseamnă că dacă acesta este mulţumit de un funcţionar public, primarul poate dispune acordarea de recompense, avansarea în grad, etc. Acest lucru nu ar constitui neapărat o problemă dacă modurile de apreciere a performanţelor unui funcţionar public de către primar ar fi criterii obiective, clare, anunţate, iar evaluările făcute după acele criterii ar fi făcute publice.

Pe lângă salariile mici, funcţionarii publici din administraţia publică locală din România sunt nevoiţi să lucreze într-un climat de nesiguranţă. De multe ori un primar doreşte să îşi aducă în funcţii de conducere oameni care nu au cunoştinţe tehnice suficiente sau dă vina pe funcţionari publici pentru faptul că nu reuşeşte să realizeze obiectivele promise.

Sfera privată: promotor imobiliar

Numiţi generic „investitori", în cazul oraşelor care au crescut în ultimii 20 de ani, sunt acuzaţi de toate relele şi necazurile, iar pentru oraşele care stagnează sau pierd populaţie sunt aşteptaţi şi doriţi.

Promotorul sau dezvoltatorul imobiliar nu poate fi acuzat de inconsecvenţă: declară că urmăreşte profit şi urmăreşte să obţină profit. Altfel nu s-ar pune în mişcare şi nu şi-ar asuma riscuri financiare. Sigur că preferă ca aceste

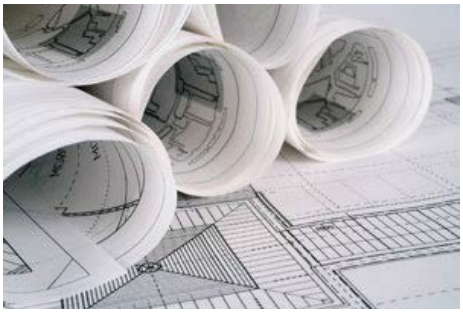
riscuri să fie cât mai mici.
Sesizează oportunităţi de dezvoltare şi potriveşte piesele unui puzzle. Identifică un teren, găseşte fondurile necesare, asigură proiectarea şi autorizarea construcţiilor, asigură realizarea obiectivului respectiv: un cartier rezidenţial, un mall, o clădire de birouri, un hotel.

Promotorul imobiliar nu investeşte de obicei propriul capital, ci sunt fonduri provenite de la bănci sau companii de investiţii. Promotorul imobiliar nu gestionează în general afacerea respectivă după ce au fost realizate construcţiile şi amenajările respective.

Pentru că îşi riscă reputaţia şi contractele cu finanţatorii şi pentru că riscă să nu poată obţine profit dacă ceea ce propune nu este interesant ca afacere, se străduie să găsească idei bune. Or o idee de dezvoltare bună, pe termen lung, într-un sistem în care se autorizează doar ideile bune, este bună şi pentru interesul public. Promotorii serioşi nu propun dezvoltări care merg împotriva bunului simţ şi a interesului acelei localităţi. În România nu au venit prea mulţi promotori imobiliari serioşi.

În România, orice proprietar de teren a considerat că poate fi şi promotor, şi finanţator, şi operator al utilizării unei dezvoltări imobiliare. Promotorii imobiliari poate nu sunt extrem de iubiţi de populaţie nicăieri, dar sunt măcar respectaţi pentru că ştiu să recunoască o idee bună de dezvoltare.

Sfera privată: firme de proiectare



Ca orice companie, şi firmele de proiectare sau cele de execuţie de lucrări de construcţii şi amenajări sunt constituite pentru profit economic. Interesul unei companii de proiectare este să aibă lucrări, deci trebuie să se facă cunoscută de către cei care au fonduri private pentru construcţii şi amenajări sau să fie eligibilă la licitaţii organizate de administraţia publică centrală sau locală. Fie că o companie de acest fel lucrează pentru mediul privat sau pentru administraţia publică, este important să aibă un renume bun, să atragă profesionişti de calitate. Aceştia nu sunt numai arhitecţi, ci şi ingineri de structuri, de reţele şi instalaţii, de drumuri, peisagişti, etc. Este foarte importantă pentru o companie de acest fel să îşi constituie un „portofoliu" interesant, care să ateste calitatea serviciilor pe care le oferă.

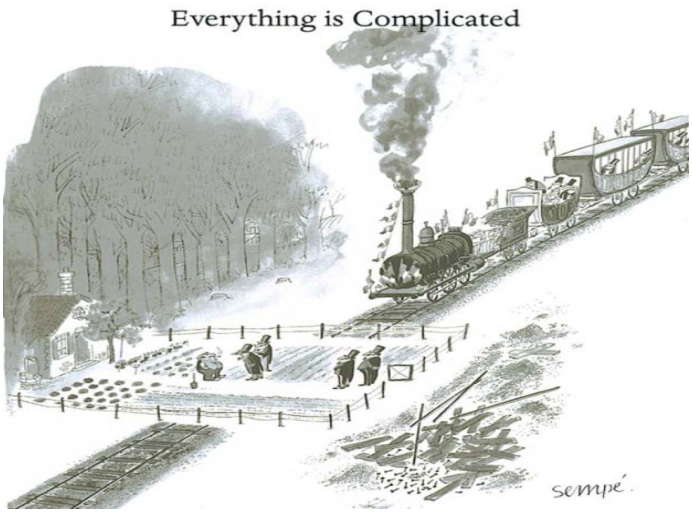
Dacă licitaţiile sunt „trucate", atunci competiţia pentru a obţine calitate în proiectare pentru fondurile publice destinate acestui lucru nu mai funcţionează. Deasemenea, dacă la licitaţiile pentru servicii de proiectare se aplică o grilă de selecţie care ţine cont doar de oferta financiară cea mai redusă şi nu se evaluează şi calitatea ofertei tehnice şi experienţa şi profesionalismul echipei, atunci autoritarea publică respectivă riscă să obţină calitate slabă, într-un domeniu ce implică foarte multă creativitate şi inteligenţă. Criteriile de evaluare pentru achiziţii de produse (mobilier, detergent, etc.) nu pot fi aceleaşi ca cele pentru alegerea prestatorului unor servicii complexe.

Sfera privată: constructorii - companii de execuţie

De multe ori, pentru a evita organizarea mai multor licitaţii, autorităţile publice preferă să obţină „la pachet" proiectarea şi execuţia. Acest lucru este riscant pentru că interesele companiei respective sunt, în mod évident, să poată maximiza profitul, cu un efort cât mai redus. Prin urmare, soluţiile pe care le propun companiile de execuţie care asigură şi proiectarea nu ţin cont exclusiv de problemele ce trebuie rezolvate, ci şi de experienţele anterioare şi capacitatea proprie de a executa lucrările respective cu costuri cât mai mici şi într-un timp redus.

Firmele de execuţie serioase sunt greu de găsit în România. Calitatea forţei de muncă în sectorul construcţiilor este slabă. Este o muncă grea şi care este mult mai bine plătită în alte ţări din Europa. Prin urmare, muncitorii pricepuţi pleacă din ţară. În perioada comunistă se construia repede şi fără prea multă grijă pentru calitate. Pentru că s-a pierdut relaţia între maestru şi ucenic s-au pierdut reperele de calitate în multe meserii legate de construcţii.

Sfera privată: deţinători de proprietăţi imobiliare



În mod evident, proprietarii vor să fie în situaţia de a se bucura de libertate în utilizarea bunurilor lor imobile – terenuri şi construcţii. Vor să le folosească, să le exploateze, fără condiţionări care să le restrângă aceste drepturi.

Aşa cum a fost arătat anterior în acest capitol, regulile de urbanism limitează libertatea proprietarilor pentru a proteja un interes comun. Proprietarii se văd nevoiţi să respecte regulamente de urbanism care nu fac altceva decât să aducă constrângeri: înălţime maximă admisă, funcţiuni admise, procent de ocupare a terenului (ce amprentă la sol poate avea construcţia), coeficient de utilizare a terenului (ce volum maxim poate avea construcţia), etc. Regulamentele de urbanism pot merge foarte în detaliu: pentru monumente istorice sau pentru zone care au anumite caracteristici ce trebuie păstrate, pot exista reguli care privesc culorile, materialele, dimensiunile ferestrelor, panta acoperişurilor, forma gardurilor, etc.

Dat fiind că societatea românească a traversat trauma naţionalizărilor de la începutul perioadei comuniste şi ulterior 4 decenii de desconsiderare a drepturilor proprietăţii, în perioada care a urmat după 1989, proprietatea a devenit un subiect foarte delicat. Oamenii politici nu vor să dea legi la nivel naţional şi local ce limitează libertatea unui proprietar pentru că aceste măsuri ar fi foarte nepopulare. Multe regulamente de urbanism sunt nesocotite şi de proprietari, şi de proiectanţi, şi de funcţionarii publici ce trebuie să dea avize şi acorduri, şi de aleşii locali.

Proprietarii de imobile au şi obligaţii, nu numai drepturi. Există deja legi care ar obliga pe proprietarii de clădiri monument istoric să le îngrijească. Dar nu sunt cunoscute cazuri în care cineva să fi intrat la închisoare pentru că nu a reparat monumentul istoric ce se află în proprietatea lui. Există, de asemenea, obligaţia proprietarilor de a repara faţadele clădirilor lor atunci când acestea pun în pericol siguranţa trecătorilor. De dată mai recentă, sunt încercări timide de a impune proprietarilor chiar obligaţia de a reabilita faţadele, pe considerente estetice.

Mass media

Fără informaţie nu poate exista dezvoltare durabilă a unui oraş. Am văzut că locuitorii au interes să fie informaţi, aleşii locali au interes să fie cunoscuţi de potenţiali votanţi, profesioniştii au nevoie să fie recunoscute meritele lor pentru a obţine lucrări, etc.

Presa scrisă
Interesele companiilor de presă scrisă sunt, ca pentru orice companie privată, legate de obţinerea unui profit. Se obţin bani din publicitate. Companiile care plătesc pentru a avea spaţiu pentru reclame sunt interesate de tiraj, de cât de citit este un ziar sau un site. Ziarele tipărite sunt un mijloc de informare din ce în ce mai puţin folosit ca atare. Din ce în ce mai multă lume se informează de pe internet, dar sigur că jurnaliştii sunt cei care obţin informaţii şi scriu articole, fie că acestea sunt pe internet sau tipărite. Iar jurnaliştii trebuie plătiţi. Salariile jurnaliştilor din presa scrisă nu sunt prea mari. Aceştia sunt rareori dispuşi să facă investigaţii, sau să înţeleagă în profunzime nişte situaţii.

Peste tot în lume jurnaliştii sunt în căutarea senzaţionalului, pentru că acesta „se vinde" bine. Interesul unui jurnalist şi al unei companii de presă este să găsească subiecte care să atragă cititori. Dezvoltarea unui oraş este un proces de termen lung, de acumulare, care necesită cooperare între actorii urbani. Conflictul este spectaculos, pe când acordurile de parteneriat nu sunt.
Poate că subiecte spectaculoase ar fi cele legate de cazuri de corupţie, dar se pare că atenţia publicului din România „s-a tocit"în legătură cu această temă, mai ales dacă dezvăluirile din presă nu sunt urmate de procese şi respectiv de pedepsirea exemplară a celor găsiţi vinovaţi.

Televiziune
Dacă de citit nu prea mai este timp, multă lume găseşte însă timp să se uite la televizor. Din păcate, canalele naţionale de televiziune urmează aceeaşi logică de lărgire a audienţei ca şi televiziunile private. Interesul oricărui canal de televiziune este să aibă un număr cât mai mare de telespectatori. Dacă singurul indicator de succes este numărul de telespectatori, nu este de mirare că nu există pretenţii privind calitatea programelor. Oamenii vor mai ales emisiuni de divertisment sau dacă urmăresc emisiuni cu invitaţi din mediul politic, vor ca aceste emisiuni să fie senzaţionale, deci ceea ce se urmăreşte nu este prezentarea argumentelor logice pentru anumite decizii publice, ci lupta politică.

Sfera privată: locuitori ca indivizi sau reuniţi în grupuri şi asociaţii

Interesele locuitorilor unui oraş sunt legate de accesibilitatea la bunurile şi serviciile prezentate în secţiunea anterioară acestui capitol: infrastructură edilitară (reţele de apă, electricitate, gaz, canalizare, telecomunicaţii), infrastructură de transport, spaţii publice, şcoli, spitale, terenuri de sport, tipuri de locuinţe variate, etc. Calitatea vieţii într-o localitate depinde de calitatea tuturor acestor realităţi fizice, precum şi de servicii de asigurare a liniştii publice, operatori de transport în comun, servicii de salubrizare, de întreţinere a spaţiilor verzi, profesori în şcoli, medici în dispensare, etc.

Locuitorii plătesc taxe şi impozite şi îşi doresc să primească la schimb servicii publice la preţuri cât mai mici. Administraţia publică locală trebuie să fie garantul egalităţii de drepturi între locuitori în folosirea acelor spaţii şi servicii care au fost sau sunt plătite din bani publici.

Nu este încă o practică foarte întâlnită în România, dar locuitorii se pot reuni în grupuri sau în asociaţii atunci când au de apărat un interes specific sau de exploatat o oportunitate anume. Pot fi locuitori ai unui cartier, atunci când subiectul care îi aduce împreună ţine de realităţile acelui cartier sau locuitori de oriunde din oraş dacă rezonează la chestiunea respectivă.

De cele mai multe ori, aceste grupuri şi asociaţii se creează ca reacţie la proiecte ale municipalităţii sau ale unor proprietari de terenuri. Condiţia esenţială pentru a putea reacţiona cât încă nu este prea târziu este ca locuitorii oraşului să aibă acces la informaţie, ba, mai mult, să fie informaţi. Diferenţa între a oferi acces la informaţie şi respectiv a informa este că pentru cea din urmă este nevoie de efort din partea administraţiei publice pentru a transmite informaţia către locuitori, nu doar să o expună pe un site, sau să publice un anunţ în ziar. În România, deşi există legislaţie care impune informarea populaţiei, acest lucru nu se face (încă ?) într-un mod serios. Prin urmare, este nevoie ca locuitorii să înţeleagă că au un interes în a avea informaţie corectă. Mai mult, ei au interes nu numai în a fi informaţi, ci şi în a fi consultaţi. Există acorduri internaţionale (convenşia de la Aarhus, 1998) ce susţin dreptul cetăţenilor de a cunoaşte conţinutul deciziilor ce modifică mediul lor de viaţă.
Este deci în interesul locuitorilor nu numai să fie informaţi, ci să li se ceară opinia pentru acele proiecte care vor aduce shimbări importante în cartierul şi oraşul lor.

Există şi asociaţii care au fost create de persoane care vor să promoveze principii generale – deci care nu au fost create ca reacţie la un proiect, sau la o situaţie punctuală, ci pentru că vor să acţioneze într-un mod sistematic pentru protecţia patrimoniului, sau pentru protecţia mediului, sau pentru promovarea bicicletei, a transparenţei decizionale, a dezvoltării durabile în toate aspectele acesteia, etc. Oamenii care fac parte din aceste organizaţii pot face asta fie în timpul lor liber, fie ca activitate profesională principală

4. Urbanism participativ

Interesul care animă un actor urban nu este neapărat de natură financiară, dar este de cele mai multe ori de natură financiară.. Dacă aşa stau lucrurile, nu ne putem mira că între reprezentanţii puterii şi sectorul de afaceri se creează alianţe, care nu merg în sensul interesului colectiv. Fondurile din mediu privat susţin partidele politice. O dată aleşi, consilierii locali şi primarii dau socoteală la partidul din care fac parte şi nu mai ţin legătura cu alegătorii pe care îi reprezintă. Deşi sunt acolo pentru a acţiona pentru interesul colectiv, cel mai adesea, raţiunile pentru care consilierii şi primarii decid viitorul localităţii respective nu ţin de convingerile lor legate de cel mai eficient mod de a asigura dezvoltarea echilibrată, ci de constrângeri impuse de colegi de partid, sau, mai grav, de faptul că firmele private au mituit persoana publică sau de interesele proprii ale acelei persoane.

Se poate asigura echilibrarea aceastei tendinţe de aliere între aleşii locali care au puterea de decizie şi respectiv comunitatea de afaceri care are puterea financiară într-o localitate? DA.

Profesionişti preocupaţi de interesul public

Din păcate, cel puţin până acum, şi nu numai în România, profesiunea de urbanist nu este suficient de bine cunoscută şi înţeleasă de publicul larg. În mod particular, în România, exercitarea profesiei de urbanist în cadrul administraţiei publice nu este o opţiune viabilă pentru absolvenţii facultăţii de urbanism sau a unor programe de master pentru că salariile din administraţia publică, în special

pentru debutanţi, sunt insuficiente pentru un trai decent. Companiile private care fac proiectare urbană sau care fac documentaţii de urbanism răspund la comenzi publice sau private şi sunt nevoiţi să respecte constângerile contractuale pentru serviciile pe care sunt plătiţi.

Organizaţiile profesionale şi legislaţia ar trebui să sprijine mai mult urbaniştii în situaţiile în care argumentul profesional contravine intereselor comanditarului. Numai astfel interesele profesioniştilor în promovarea interesului public ar putea deveni mai evidente atât pentru publicul larg, cât şi pentru urbaniştii înşişi.

Societatea civilă: valori colective pe termen lung

Acolo unde profesioniştii nu reuşesc, locuitorii şi organizaţiile non-guvernamentale, cu ajutorul mass media, ar putea trezi interesul aleşilor locali. Sunt mai credibile grupurile ce solicită iniţierea unui proiect decât o singură entitate: un individ, o familie sau o companie. Cu alte cuvinte, o solicitare de iniţiere a unui proiect care se face în numele unui interes comun pentru un cartier, pentru un oraş este evident mai legitimă decât dacă cererea respectivă vine să rezolve problema unei singure persoane.

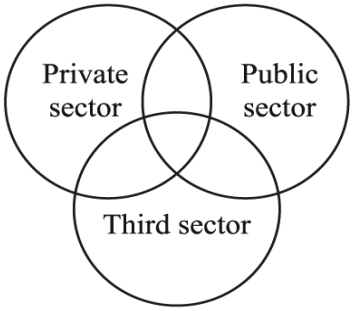
În literatura de specialitate, societatea civilă este definită ca fiind al treilea sector al societăţii care, cel puţin teoretic, poate impune sectorului public să acţioneze nu numai în favoarea sectorului de afaceri, ci în favoarea tuturor cetăţenilor. Orice cetăţean este parte din societatea civilă. El are atât dreptul de a fi informat de actorii publici, cât şi obligaţia de a veghea la ceea ce fac celelalte două sectoare (sectorul public şi respectiv sectorul de afaceri). Alegătorii trebuie să interpeleze aleşii locali pe durata unui mandat, pentru ca aceştia să nu uite că au poziţie de decizie pentru că au fost investiţi cu încrederea celor ce au votat pentru ei. Performanţele decidenţilor depind evident de o evaluare constantă. Dacă singura dată când aleşii locali dau socoteală este o dezbatere televizată în campania electorală, în care pot spune glume sau să vorbească despre viitor mai mult decât despre trecut, nimic nu-i obligă să fie mai atenţi.

În anii de după al doilea război mondial, majoritatea deciziilor despre cum şi unde trebuie să locuiască, să muncească, să se relaxeze şi să călătorească oamenii erau rezultatul legăturilor dintre sfera administraţiei publice şi sfera privată. Comunitatea locală avea un rol foarte redus. Eşecurile acestui mod de lucru nu au întârziat să apară şi s-au manifestat prin efecte nefaste ale unor relocări masive de populaţii pentru proiecte de infrastructură sau prin apariţia unor suburbii disfuncţionale.

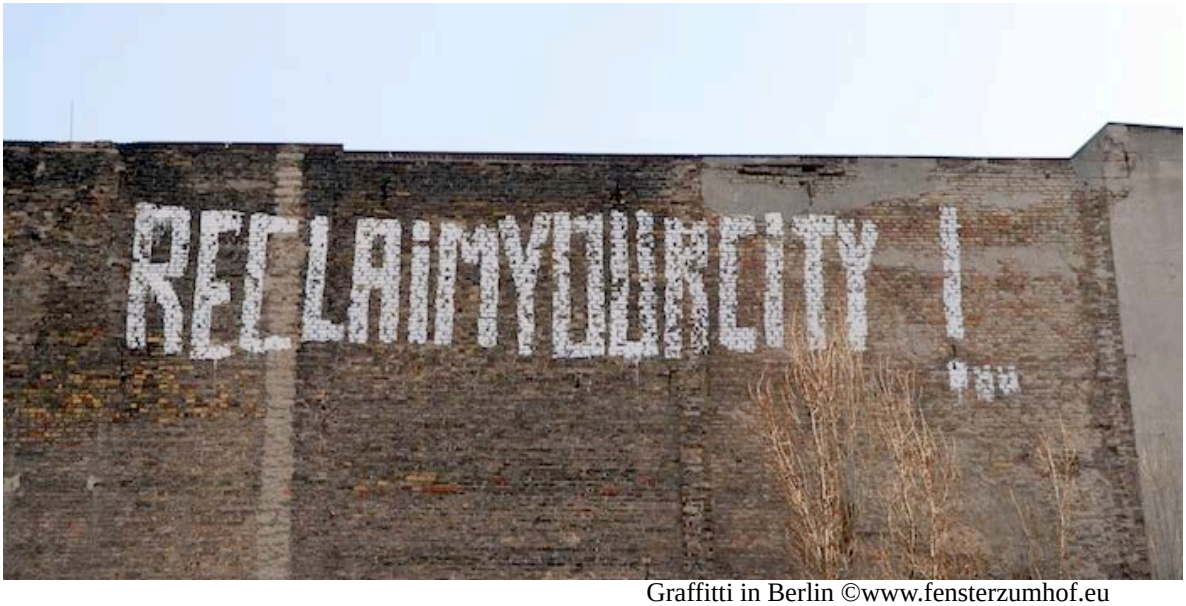
Începând cu anii 1960, locuitorii au început să pună la îndoială pretenţiile experţilor cum că ei ştiu cel mai bine despre cum trebuie „să faci locuri” şi cum să foloseşti teritoriul. Erau din ce în ce mai conştienţi de faptul că, dincolo de insatisfacţii, ei aveau de oferit informaţii despre cum este utilizat spaţiul în cotidian – despre cum funcuinează, cum arată un loc pe care ei îl cunoşteau cel mai bine. Deci puteau oferi informaţii importante pentru îmbunătăţirea calităţii acelui loc. Unul dintre cele mai faimoase exemple de mobilizare de acest fel este cel de la San Francisco de la începutul anilor 1970, când locuitorii au reuşit să blocheze proiectul autorităţilor de a continua construcţia unei autostrăzi de-a lungul malului apei, între podurile Oakland Bay şi Golden Gate. Apoi, au avut succes în desfacerea bucăţii de autostradă deja construită. Este un exemplu cunoscut pentru că a fost **o mişcare care a adus împreună profesionişti, oameni din mediu universitar şi, mai important, un număr mare de cetăţeni obişnuiţi.** Cooperarea între aceste categorii de actori a generat suficientă **influenţă,** cât să convingă decidenţii că malul apei – conexiunea dintre dealuri şi golf - trebuie să rămână aşa cum era.
După o serie de exemple de acest fel, treptat, cetăţenii s-au organizat pentru a urca pe scena unde se luau aceste decizii. În aproape 50 de ani, legitimitatea cetăţenilor de a participa la decizii s-a construit împreună cu capacitatea lor de a înţelege şi urmări procesele de luare a acestor decizii. În prezent există acorduri internaţionale, metode şi instrumente care se predau în facultăţi de

urbanism sau în diverse cursuri de formare profesională, cazuri de bună practică şi legislaţie specifică pentru a asigura un cadru favorabil participării cetăţenilor la deciziile care privesc cadrul lor de viaţă.

În cadrul acestui capitol a fost propusă o diferenţiere între planificarea şi proiectarea urbană. Ambele activităţi au de-a face cu stabilirea modului în care va fi folosit şi va arăta un spaţiu în viitor. Ambele abordări sunt cuprinse în sfera de semnificaţie a cuvântului „urbanism". Prin urmare, atunci când se face referire la conceptul de „urbanism participativ", ambele abordări ar trebui să se poată regăsi. Planificarea participativă ar fi deci legată de procesele de pregătire şi aprobare a unor strategii de dezvoltare locală, de stabilire a priorităţilor oraşului, de stabilire a unor zone cu anumite vocaţii funcţionale în cadrul localităţii, de hotărât care să fie acele locuri în oraş unde să se facă proiecte de anvergură şi care să fie mizele acelor proiecte. Legat de proiectarea urbană, participarea înseamnă implicarea locuitorilor în calitate de beneficiari, care ştiu deci cel mai bine modul în care vor folosi un anumit spaţiu. Astfel că ar trebui să comunice această cunoaştere către cei care elaborează proiectul de amenajare şi construcţie.



Trebuie spus că atât aleşii locali, cât şi profesioniştii pot avea reţineri în a se deschide către locuitori din cauza faptului că nu vor să renunţe la prerogativele pe care le au. Aleşii locali vor să ia decizii în numele comunităţii, profesioniştii vor să propună soluţii care să demonstreze faptul că deţin cunoştinţele necesare şi au creativitatea să o facă. Urbanismul participativ nu trebuie să însemne că actorii urbani fac schimburi de roluri – şi că locuitorii iau locul consilierilor locali sau al urbaniştilor. Implicarea eficientă şi corectă a locuitorilor înseamnă că aceştia vor să contribuie la echilibrarea raporturilor de putere şi la identificarea soluţiilor bune la problemele comune.



Graffitti in Berlin ©www.fensterzumhof.eu

Spaţiul public, un spaţiu care îţi aparţine

Miruna Tîrcă

Obiective :

- **Înţelegerea noţiunii de spaţiu public şi a importanţei sale în vieţile noastre de locuitori urbani; evidenţierea faptului că spaţiile publice sunt locuri semnificative din punct de vedere social, cultural şi politic.**
- **Introducerea unor elemente de istorie a spaţiilor publice şi înţelegerea felului în care au evoluat acestea în timp.**
- **Conştientizarea drepturilor şi a responsabilităţilor pe care le avem ca cetăţeni în spaţiul public.**
- **Ilustrarea unor modalităţi de folosire a spaţiului public (artă urbană, sporturi urbane, mişcări sociale etc) şi prezentarea problemelor cu care se confruntă spaţiile publice contemporane.**

1. De ce ar trebui să ne preocupe spaţiul public?

Viaţa socială înseamnă, mai ales, utilizarea şi administrarea resurselor colective: apă, aer, teritoriu, bunăstare, cunoaştere, informaţie etc. Felul în care reuşim – sau nu – să împărţim aceste resurse între noi afectează toate aspectele vieţii noastre sociale. În oraşe, spaţiile publice sunt o astfel de resursă colectivă, pe care trebuie să o folosim împreună. Persoane, grupuri, companii private, instituţii de stat – toate se întâlnesc în spaţiile publice şi toate au interese, nevoi, informaţii, relaţii specifice pe care le dezvoltă asupra spaţiilor publice. Spaţiile publice definesc **viaţa socială urbană**; de aceea, diverse ştiinţe socio-umane le studiază în detaliu: sociologia urbană, antropologia urbană, psihologia mediului, geografia umană, urbanismul, peisagistica, istoria socială.

Ca indivizi care locuim în mediul urban, nu putem trăi fără spaţii publice; le utilizăm zilnic şi vom avea întotdeauna nevoie de ele. Nu putem să ne imaginăm oraşul fără un „centru”prin care să ne plimbăm, fără parcuri şi fără alte spaţii deschise pe care suntem liberi să le explorăm. În general, în spaţiile publice vedem alţi oameni şi suntem la rândul nostru văzuţi, ne putem exprima şi participa la viaţa oraşului. Spaţiile publice sunt locuri importante pentru tineri, unde se duc să se plimbe, să îşi petreacă timpul liber cu prietenii, să se relaxeze. Pentru un adolescent,

spaţiul public este locul în care poate avea mai multă libertate decât acasă, unde părinţii sunt cei care decid cine vine, cât timp rămâne şi ce poate face.

Cum definim spaţiul public?

Înainte de a defini spaţiile publice, ne vom ocupa cu definirea unei alte noţiuni conexe, şi anume **cultura urbană**. Această noţiune a fost dezbătută de nenumăraţi teoreticieni, cercetători sociali, urbanişti, arhitecţi, filozofi, istorici etc. Din multitudinea de interpretări care s-au dat culturii urbane, am ales câteva, pentru a vă face familiară această noţiune importantă.

- Cultura urbană reprezintă un ansamblu de practici culturale, artistice, economice, tehnologice, sociale, ecologice, sportive care definesc mediul urban.
- Cultura urbană nu este specialitatea exclusivă a arhitecţilor şi a urbaniştilor, adică a celor care proiectează şi construiesc oraşul. *Orice locuitor dintr-un oraş are un rol în construirea culturii urbane.*
- Cultura urbană poate cunoaşte diverse forme de manifestare: de la activităţi recreaţionale şi creative, până la activităţi de participare, de contestare şi de protest. Totodată, cultura urbană se referă şi la anumite modele de comportament sau tipuri de interacţiune socială.

Cultura urbană nu poate exista fără prezenţa unor spaţii publice de calitate şi fără implicarea cetăţenilor în dezvoltarea oraşelor în care locuiesc. Aşadar, cultura urbană se află în strânsă legătură cu spaţiile publice dintr-un oraş.

La rândul său, noţiunea de spaţiu public a făcut obiectul a mii de cărţi, studii, articole, cercetări, dezbateri, conferinţe şi încercări de a defini domeniul. Cea mai simplă definiţie care se poate da spaţiilor publice este aceea că ele reprezintă locuri dintr-un oraş care aparţin tuturor locuitorilor săi, pe care oricine are dreptul să le folosească şi în care, ideal, oamenii se pot aduna fără să plătească o taxă de intrare. Spaţiile publice sunt totodată şi „domenii publice", adică teritorii aflate în proprietatea publică a autorităţilor administrative dintr-un oraş, care pot fi utilizate în mod gratuit de către oricine. Spaţiile publice sunt componente importante ale unui oraş, *o expresie a ideii de urbanitate*. Practic, putem spune că oraşul se organizează în jurul spaţiilor publice, care la rândul lor vorbesc despre personalitatea unui oraş.

Spaţii publice de pe mapamond

Trafalgar Square, Piccaddily Circus, Covent Garden, Leicester Square - sunt patru pieţe situate în centrul Londrei, foarte animate în orice moment al anului. Datorită atenţiei acordate spaţiilor publice de administraţia oraşului, de planificatorii şi designerii urbani în ultimii 30 de ani, aceste spaţii s-au dezvoltat armonios ajungând la forma dinamică pe care o au în prezent.

Federation Square din Melbourne, Australia - reprezintă centrul artei şi al culturii din capitala Australiei; este un spaţiu care găzduieşte anual sute de evenimente culturale şi poate primi peste 15 000 de persoane; conţine pieţe deschise dar şi o piaţă acoperită, numită The Atrium.

Imam Square din Isfahan, Iran - are reputaţia de a fi una dintre cele mai mari şi mai frumoase pieţe ale lumii, este presărată cu moschei, cafenele, restaurante.

Lacul Westlake, în Hangzhou, China - un lac cu o circumferinţă de 15 km şi care se întinde pe o arie de 6 kmp, fiind înconjurat de dealuri şi parcuri pline de vegetaţie. Lacul este traversat de drumuri pietruite şi poduri, iar peisajul este presărat cu o mulţime de temple, pagode, grădini şi insule artificiale. În toate aceste spaţii oamenii se pot plimba în voie, pot practica exerciţii de T'ai chi ch'uan (o gimnastică specifică chinezească) sau pot contempla peisajele feerice.

La Rambla - o stradă centrală din Barcelona, de 1.2 km, cu două sensuri de circulaţie, carosabilă, însă al cărei spaţiu central este dedicat pietonilor, fiind foarte populară atât printre turişti cât şi printre locuitori; strada este plină de magazine, chioşcuri, cafenele cu terase şi spectacole stradale

Souk - sunt pieţe de stradă şi tipuri clasice de spaţii publice pentru lumea arabă. Souk-urile pot fi sezonale (organizate o dată pe an, lunar sau săptămânal) sau permanente. În mod tradiţional, souk-urile sunt specializate pe produse, se întind pe mai multe străduţe înguste şi poartă numele produsului pe care îl comercializează.

Fluviul Gange - traversează Nepal, India şi Bangladesh; este cunoscut drept loc sfânt în religia hindusă şi, în acelaşi timp, constituie o resursă vitală de apă pentru milioane de oameni care trăiesc pe malurile sale.În oraşul Varanasi din India, malurile fluviului sunt folosite de locuitori pentru multiple activităţi: scăldat, spălatul rufelor, pescuit, colectarea apei de băut etc. Este un fluviu extrem de poluat, dar pentru mulţi oameni reprezintă singura sursă de apă. Religia hindusă priveşte apa fluviului ca fiind pură şi purificatoare; pe malul fluviului au loc ceremonii religioase masive, în care milioane de pelerini hinduşi se scaldă în mod ritualic şi recită cântece sacre.

Atunci când vizităm un oraş nou, pentru a-i lua pulsul, vom merge fie într-o piaţă centrală, fie pe un bulevard vestit, fie în alt spaţiu public specific acelei aşezări. Prin interacţiunile şi observaţiile care au loc în spaţiul public, ne putem îmbogăţi viziunea asupra lumii şi putem dezvolta o relaţie personală cu oraşul în care trăim sau pe care îl vizităm.

Ne putem gândi la spaţiul public ca la un fel de suflet al oraşului, o măsură a calităţii vieţii sociale şi a interacţiunilor dintre oameni. Deoarece suntem fiinţe sociale, avem nevoie de comunicare şi de prezenţa altor oameni, un lucru aparent simplu, dar care uneori este greu de obţinut. Vorbind despre spaţiile publice, Jan Gehl, un renumit designer urban contemporan despre care am menţionat în prima parte a *Ghidului*, ne spune următorul lucru: *„Prezenţa altor oameni, posibilitatea de a-i vedea, de a-i auzi, de a primi semnale de la ei reprezintă experienţe care învinge singurătatea. Chiar dacă nu eşti cu cineva anume, te afli totuşi printre ceilalţi"* [1]. Urmând această viziune, Jan Gehl a contribuit la îmbunătăţirea vieţii urbane şi a spaţiilor publice din zeci de oraşe ale lumii.

Spaţiile publice reprezintă totodată o foarte bună sursă de informaţii pentru oameni. Frecventându-le, putem observa diverse lucruri: de la afişe cu ultimele evenimente din oraş până la tendinţele modei şi felul în care se comportă alţi oameni. Putem să înţelegem mai bine lumea din jurul nostru şi astfel să ne simţim mai confortabil. *„Pe termen lung, viaţa spaţiilor publice este mult mai relevantă şi mai interesant de contemplat decât orice combinaţie arhitecturală de beton colorat şi planuri înclinate."* (Jan Gehl)[2]

Alte exemple de spaţii publice:

Bibliotecă publică în Licanten, Chile – pentru realizarea ei au fost necesare restaurarea şi reconvertirea unui fost atelier de fierărie feroviară; astfel, o clădire veche a fost valorizată şi un cartier a primit un nou spaţiu public de calitate

Spălătorie publică în Heliópolis, un cartier defavorizat din **São Paulo, Brazilia** - a fost construită la iniţiativa companiei Unilever şi permite accesul gratuit, în ture de câte două ore, pentru aproximativ 1000 de femei. Spaţiul conţine un mic loc de joacă pentru copii şi funcţionează totodată ca centru comunitar informal, unde femeile se pot întâlni, pot socializa şi schimba informaţii. Putem spune că acesta reprezintă mai degrabă un spaţiu semi-public, datorita accesului limitat.

Bucătărie solară comunală în Jiutepec, Mexic – a fost proiectată de Basic Initiative, un colectiv de arhitecţi şi studenţi de la Universitatea din Portland şi Universitatea din Austin, pentru două comunităţi defavorizate, prin reabilitarea unei şcoli locale. Bucătăria se bazează pe utilizarea energiei solare în procesele de preparare a mâncării, pentru încălzirea apei şi pentru iluminatul natural al încăperilor, folosind în acelaşi timp panouri fotovoltaice pentru producerea curentului electric şi sisteme pentru captarea apei de ploaie. Bucătăria a permis mamelor din zonă să se organizeze mai bine, să gătească împreună cu costuri mai reduse şi să diversifice dieta copiilor. Până la momentul construirii acestei bucătării, multe mame găteau în aer liber, pe standuri improvizate şi amplasate în apropierea şcolii.

Exemple de spaţii publice: parcuri, grădini şi pieţe publice, scuaruri, locuri de joacă, locuri pentru plimbat câinii, plaje, etc. Totodată, sunt considerate a fi spaţii publice drumurile de orice fel, şoselele, podurile, apele dintr-un oraş, malurile apelor, dar şi unele clădiri cum ar fi bibliotecile, băile sau bucătăriile publice.

Aplicaţie:

Comentaţi citatele de mai jos:

Oraşul este specialitatea tuturor (Anca Ginavar, Arhitect, Director General Adjunct - Direcţia Generală Dezvoltare Teritorială din Ministerul Dezvoltării)

În timp ce artele vizuale, literatura, teatrul, muzica se învaţă în mod conştient, experienţa culturii construite este ceva ce ne scapă printre degete, întrucât este pur şi simplu peste tot (Anca Ginavar)[3]

[1] Jan Gehl, Viaţa între clădiri, ed. Igloo Media, 2011, pg.17

[2] Jan Gehl, Viaţa între clădiri, ed. Igloo Media, 2011, pg. 22

[3] Fragmente extrase din dezbaterea publică „Cultură şi conştiinţă urbană", Institutul Cultural Român,

2. Caracteristici ale spaţiului public

Un spaţiu public trebuie să fie prietenos, util, confortabil, flexibil şi accesibil tuturor. De exemplu, nu ne încântă prea tare ideea de a sta pe iarbă într-un rond amenajat în mijlocul unei intersecţii. Designul şi amplasamentul unui spaţiu public trebuie să fie foarte bine gândite, planificate şi proiectate. Un spaţiu public reuşit conţine şi un reper după care oamenii se orientează (ex: un monument, o operă de artă, un aspect specific locului etc.)

Un spaţiu public se distinge nu neapărat prin mărimea lui, ci şi prin modalitatea prin care este folosit şi prin care oamenii îi dau viaţă; *un spaţiu public de calitate facilitează şi stimulează interacţiunea între oameni*, care se poate manifesta în diferite forme: de la simple saluturi sau conversaţii spontane cu cei pe care deja îi cunoaştem, până la dialoguri cu străini sau noi cunoştinţe legate. Într-un spaţiu public pot avea loc o multitudine de acţiuni, stimulate de prezenţa umană şi de faptul că mai mulţi indivizi folosesc acelaşi loc.

Jan Gehl vorbeşte despre acţiuni umane necesare şi acţiuni umane opţionale care se pot desfăşura în spaţiul public. *Acţiunile necesare* sunt cele pe care suntem nevoiţi să le facem în viaţa de zi cu zi, de cele mai multe ori conform unui orar fix/ prestabilit: mersul la şcoală, la serviciu, la cumpărături etc. *Acţiunile opţionale* le facem atunci când ne dorim aşa ceva, când avem dispoziţia, timpul şi spaţiul necesare: o plimbare în parc, o ieşire relaxantă în oraş etc. Concluzia autorului este clară: cu cât spaţiile publice dintr-un oraş au o calitate mai bună (prin design, prin posibilităţile pe care le oferă pentru odihnă, socializare etc), cu atât vor creşte volumul activităţilor opţionale şi prezenţa oamenilor. În schimb, spaţiile publice mai puţin prietenoase beneficiază de un minimum de activităţi: oamenii se grăbesc spre diverse destinaţii şi singurele activităţi care se desfăşoară acolo sunt cele strict necesare. Oraşele cu o viaţă socială activă vor fi întotdeauna cele care beneficiază de spaţii publice generoase şi dinamice, care permit şi stimulează interacţiunea între oameni, asigurând astfel diversitatea experienţelor.

Ce se întâmplă atunci când un spaţiu public nu este proiectat şi gândit în aşa fel încât să corespundă nevoilor reale ale oamenilor?

Consecinţele pot fi multiple:

- Nefiind confortabil, flexibil sau bine amplasat oamenii îl vor evita, deci riscă să devină un spaţiu public nefrecventabil şi nefuncţional, adică inutil.
- Când spaţiile publice de calitate lipsesc din peisajul unui oraş, locuitorii devin inevitabil mai izolaţi unii de alţii; legăturile dintre ei slăbesc, ceea ce conduce la posibilitatea ca întregul context social să devină mai problematic şi mai conflictual. Pentru că spaţiile publice de calitate contribuie la relaxarea cetăţenilor şi la stimularea interacţiunii sociale, lipsa acestora poate favoriza comportamentele anti-sociale. Absenţa cetăţenilor din spaţiul public conduce la apariţia delicvenţei, a vandalismului, a criminalităţii dar şi a sentimentului general de nesiguranţă.

Aşa cum spune cercetătorul urban William Holly Whyte, „*ceea ce îi atrage pe oameni se pare că sunt alţi oameni*“.[4] Locurile în care oamenii continuă să revină şi frecvenţa cu care o fac ne oferă indicii despre calitatea spaţiilor publice respective. Locurile populate vor atrage din ce în ce mai mulţi oameni, generând în acelaşi timp o paletă largă de experienţe şi de activităţi în perimetrul lor. Factori precum arta, cultura, dialogul, spectacolul, sărbătoarea, mâncarea pot stimula prezenţa umană şi legăturile între oameni, fie ele şi temporare. Un spaţiu public nu poate fi niciodată complet în sine, deoarece întotdeauna oamenii care îl folosesc sunt cei care îl completează şi îi dau un sens.
Prin încurajarea turismului, spaţiile publice se pot umple de viaţă şi culoare; ele pot asigura înflorirea afacerilor locale şi pot deveni adevărate centre de cultură, divertisment şi relaxare

2008; dezbatere publicată în revista *Urbanismul*. Serie nouă, nr. 9/2011; editată de Registrul Urbaniştilor din România

4 Sursa: www.pps.org

entru cetăţeni de toate vârstele. Spaţiile publice sunt aşadar vitale pentru buna funcţionare a unui oraş. Ele reprezintă în acelaşi timp şi o imagine a identităţii sociale a oraşului. Dar spaţiile publice nu trebuie proiectate doar pentru turişti. Este important ca localnicii să le folosească şi să le preţuiască, pentru că ei sunt cei care le întreţin şi le frecventează în permanenţă pe când turiştii le folosesc doar temporar, într-un ritm care depinde de succesiunea anotimpurilor, de perioadele de concedii etc.

Cine se ocupă de crearea spaţiului public dintr-un oraş?

- **Antropologii şi cercetătorii sociali** – munca lor este foarte importantă şi trebuie să stea la baza oricărei iniţiative de a proiecta un spaţiu public; realizând cercetări despre nevoile, dorinţele şi viziunea cetăţenilor, ei pot oferi informaţii valoroase despre cum se raportează oamenii la acel spaţiu, cum ar dori să fie amenajat, căror categorii de vârstă ar putea să se adreseze, care ar fi importanţa tranzitului din zonă etc.

- **Urbaniştii şi planificatorii urbani** – se ocupă de stabilirea unor programe pentru amenajarea şi amplasarea spaţiilor publice, precum şi de funcţionarea lor sau de programarea unor evenimente în spaţiile respective; de obicei, aceşti specialişti nu intră în detaliile de design. Printr-o planificare inteligentă a spaţiilor publice, aceşti specialişti pot influenţa şi stimula interacţiunea pozitivă între indivizi.
- **Designerii urbani** – sunt specialiştii care fac din spaţiile publice obiectul lor principal de activitate. Designerii urbani se aseamănă cu arhitecţii prin preocuparea lor pentru forma fizică a unui spaţiu. În acelaşi timp se aseamănă cu urbaniştii prin faptul că se preocupă de felul în care un spaţiu public interacţionează cu restul oraşului.

- **Peisagiştii –** sunt principalii oameni de legătură cu mediul natural. Astfel, ei pot oferi soluţii şi sugestii despre cum se amenajează spaţiile publice plantate, care sunt combinaţiile optime de specii de plante sau cum pot fi prevenite eroziunea dealurilor şi umplerea cu mâl a lacurilor. Nu în ultimul rând, ei sunt promotorii conceptului de biodiversitate in mediul citadin.

- **Administraţia oraşului** - trebuie să se ocupe în principal de întreţinerea spaţiilor publice şi de consultarea cetăţenilor cu privire la oportunitatea creării spaţiilor publice ale oraşului, la calitatea şi numărul acestora.

De reţinut:

Spaţiile publice bine planificate şi proiectate, care totodată sunt menţinute şi întreţinute de autorităţile administrative *şi de utilizatorii acestora*, au toate şansele să creeze beneficii ale vieţii urbane pe termen lung. Stimulând interacţiunile pozitive între oameni, spaţiile publice

coagulează comunităţi şi descurajează comportamentele anti-sociale. Cu alte cuvinte *„este nevoie de un loc bun pentru a clădi o comunitate şi de o comunitate pentru a clădi un loc bun"*[5] .

Conflictele legate de spaţiile publice apar mai ales din cauza lipsei acestora sau a calităţii lor precare. Dacă ar fi suficiente spaţii publice de calitate, pentru toate categoriile sociale (şi pentru tineri şi pentru vârstnici şi pentru turişti şi pentru cei mai gălăgioşi şi pentru cei mai liniştiţi şi pentru trecere şi pentru a zăbovi în tihnă), interacţiunile dintre toate aceste tipuri de utilizatori ar fi mult îmbunătăţite.

3. Cui aparţine spaţiul public?

Un posibil răspuns la întrebarea care alcătuieşte titlul acestei secvenţe ar putea fi următorul: *spaţiul public este al tuturor şi al nimănui.* Într-un spaţiu public nu trebuie neapărat să ne justificăm prezenţa individuală, nici să cerem voie unei autorităţi pentru a ne afla acolo. Putem apărea când dorim şi putem folosi pur şi simplu spaţiile publice pentru orice fel de activităţi care respectă legea dar şi normele sociale general acceptate. În mod ideal, pentru a ne afla într-un spaţiu public, nu suntem obligaţi să plătim o taxă de intrare sau să cumpărăm ceva. Spaţiul public este un spaţiu de interacţiune, deţinut în mod simbolic de cetăţeni, prin activităţile pe care aceştia le desfăşoară acolo. Statutul spaţiului public poate părea incert iar încadrarea sa într-un regim de proprietate este adeseori problematică.

Spaţiul public este de regulă administrate de autorităţile unui oraş, ale unui judeţ sau ale unei ţări, structuri din care facem şi noi parte ca cetăţeni. Pe scurt, spaţiul public ne aparţine tuturor şi cu toţii avem dreptul să îl folosim în limite legale sau ale unui comportament decent, indiferent de vârstă, etnie, statut social, spre deosebire de spaţiile private, în care accesul este condiţionat de diverse restricţii.

Spre, exemplu, un mall este un spaţiu public sau nu? Un mall este deţinut şi administrat în mod **privat.** Deşi are aparenţa unui spaţiu public, în care suntem liberi să mergem cu familia sau cu prietenii, în care putem socializa la un suc sau la o cafea, putem spune despre un mall ca nu este un spaţiu public propriu-zis.

Spaţiile publice nu sunt acelaşi lucru cu spaţiile deţinute în mod privat dar deschise publicului, cu spaţiile semi-publice sau cu proprietăţile publice. Pentru a evita confuziile care se pot naşte, vom face distincţia între o serie de termeni. Între spaţiul public şi cel privat există o gradaţie de spaţii semi-publice şi semi-private, care se definesc în funcţie de *forma de proprietate* – publică sau privată, şi de *posibilitatea de acces* – nelimitat sau condiţionat de criterii de selecţie.

Concepte introduse:

Spaţiile publice – aşa cum am spus deja, sunt spaţii aflate în proprietate publică şi în care accesul se face anonim şi gratuit; uneori, accesul în spaţiile publice este permis doar în timpul zilei. Este important să înţelegem diferenţa dintre spaţiu public şi **proprietate publică**: la fel ca şi spaţiile publice, proprietăţile publice sunt administrate de autorităţile dintr-un oraş, judeţ sau ţară, ele aparţinând aşadar tuturor cetăţenilor care ţin de aceste structuri; *dar nu orice proprietate publică este şi spaţiu public.* Spre exemplu, într-o bază militară nu putem pătrunde după bunul plac, nici într-un sediu al unei primării sau al vreunui minister.

Spaţii semi-publice sau semi-private sunt spaţii în proprietate publică sau privată, în care accesul este condiţionat de ridicarea anonimatului sau de achitarea unei taxe, a unui „bilet de intrare". În general, acestea sunt spaţii sociale, destinate activităţilor, nevoilor şi interacţiunilor umane (de ex.:mall, magazin, sala de fitness, cinematograf, muzeu, cafenea, aeroport, gară, şcoală publică etc); astfel de spaţii adună laolaltă mulţi oameni şi pot părea publice, însă ele sunt în realitate fie deţinute în mod privat, fie supuse anumitor norme; deşi sunt deschise publicului, în ele nu se poate intra oricând şi oricum, având reguli stricte de folosire; le putem caracteriza mai degrabă ca fiind spaţii sociale, cu menţiunea că un spaţiu social nu este neapărat şi unul public. Spaţiile semi-publice şi semi-private sunt de fapt niveluri intermediare, având grade diferite de accesibilitate, între spaţiul public şi spaţiile private.

[5] Sursa: www.pps.org

De reţinut:

Discuţia despre orice spaţiu deschis publicului implică 3 factori esenţiali: delimitarea spaţiului, desemnarea autorităţii care se ocupă de gestionarea şi întreţinerea lui, şi un set de principii şi reguli (sociale sau economice) care condiţionează accesul.

Aplicaţie:

Ţineţi sub observaţie timp de câteva zile un spaţiu public din oraş, notând observaţiile într-un jurnal de teren (de ex.: ce fel de oameni frecventează locul respectiv; care sunt momentele când este folosit cel mai des; este un spaţiu folositor sau nu etc.); se pot realiza scurte interviuri cu persoane care să fie întrebate de ce frecventează acel loc.

4. Cum era spaţiul public în trecut ?

Ideea de spaţiu public nu este una nouă. De mii de ani, spaţiile publice s-au aflat în mijlocul comunităţilor umane, întrucât din cele mai vechi timpuri oamenii au simţit nevoia de a se regăsi laolaltă în locuri comune. Întâlnire, odihnă, socializare, dialog, comerţ, spectacole, execuţii publice, schimb de informaţii, generarea unor proteste şi a unor mişcări sociale - acestea sunt doar câteva din activităţile care au avut loc de-a lungul timpului în spaţiile publice. Să aruncăm aşadar o mică privire în trecut şi să vedem ce fel de spaţii publice foloseau oamenii în diverse epoci.

Grecia Antică

Agora şi **teatrul** sunt spaţiile în care se reuneau locuitorii *polis*-ului grecesc. Agora funcţiona atât ca un centru fizic al cetăţilor greceşti, cât şi ca un nucleu al vieţii publice în general: în *agora* au avut loc primele exerciţii de democraţie în spaţiul public, din istoria modernă a omenirii. Era locul dezbaterilor problemelor politice, legislative, economice; oricare din locuitorii cetăţii putea lua

cuvântul. Iniţial, *agora* era o piaţă simplă delimitată cu blocuri de piatră. În timp, pe măsura ce civilizaţia greacă s-a dezvoltat, agora a început să fie delimitată de diverse clădiri civile sau monumente religioase grandioase. De-a lungul secolelor, funcţiunile agorei s-au multiplicat: aici se desfăşurau comerţul, laolaltă cu spectacole de teatru şi exerciţii de oratorie, concursuri atletice, evenimente politice şi religioase. Teatrul, de obicei amplasat în relaţie directă cu peisajul natural, era conceput ca suport al comunicării cu zeii.

- *Agorafobie* - teama de a te afla în spaţii deschise

Imperiul Roman

După ce Grecia antică a fost cucerită de romani şi încorporată Imperiului Roman, locul agorei a fost luat de ***forum***. Forumul reprezintă echivalentul spaţiului public dintr-un oraş roman. O mare parte din ruinele fostelor forumuri se găsesc în oraşe din Italia. Forumul reprezintă de asemenea un centru al activităţilor politice, economice, religioase. Romanii au construit o serie de alte spaţii cu funcţiune publică, edificii măreţe care să ateste puterea autorităţilor publice imperiale: *teatre, amfiteatre* cu rol de divertisment (în care aveau loc, spre exemplu, luptele de gladiatori), *băi publice, circuri* (stadioane antice, unde aveau loc curse de cai înhămaţi la car).

Evul Mediu şi Renaşterea

Spaţiul public al oraşului medieval are o structură complexă, care se adaptează liber la topografia terenului. Există un spaţiu public major, central, în care se manifestă puterea religioasă, administrativă şi comercială. Toate aceste puteri sunt, în oraşul medieval, reprezentate în acest spaţiu public major şi central de catedrală, sediul primăriei şi, uneori, de pieţe destinate comerţului. Oraşul medieval este caracterizat de străzi neregulate şi înguste, mărginite de faţadele continue ale caselor, în spatele cărora se deschid spaţii interioare, curţi sau grădini.

Înţelegerea efectului de perspectivă, care s-a produs în Renaştere, deschide calea proiectării raţionale a oraşelor, bazate pe regulile simetriei, capătului de perspectivă, axialităţii etc. Sunt revalorizate filozofiile şi ideile antice, specifice civilizaţiilor greacă şi romană. Se revine la folosirea unor forme ideale, cum ar fi cercul, pătratul şi steaua. Străzile sunt proiectate cu atenţie, urmărind uneori principii geometrice riguroase, iar noile pieţe publice sunt reorganizate, ordonate după axe de simetrie şi capătă forme regulate. Oraşul este văzut şi înţeles ca operă de artă, iar proiectarea ia în calcul mai ales aspectele vizuale ale oraşelor, fundamentată fiind pe considerente estetice şi artistice. Planificarea urbană aşa cum o înţelegem în ziua de azi îşi are originea în Renaştere (schiţe şi desene pe hârtie, construirea unor machete de studiu etc).

Concepte introduse:

Sfera publică este definită ca totalitatea mijloacelor şi căilor prin care oamenii sau grupurile de oameni îşi pot face publice opiniile; ia amploare în secolul al XVII-lea, simultan cu diversificarea mijloacelor de comunicare, a dezvoltării literaturii, teatrului, presei. În prezent, sfera publică reprezintă spaţiul (virtual, scris, televizat etc) în care oamenii discută şi dezbat diverse subiecte din viaţa socială, politică, culturală şi economică.

Dezvoltarea artelor va duce şi mai departe spectaculosul spaţiilor publice urbane în epoca Barocului. Artiştii dar şi arhitecţii vor experimenta forme ca trapezul sau elipsa, cu efecte ce accentuează perspectiva. Noile oraşe bogate vor profita de acest spectacol pentru afirmarea puterii politice (monarhice), în opoziţie cu restul regiunilor sărace.

Modernitatea

Industrializarea şi reţelele de bulevarde ale secolului al XIX-lea.

Apariţia trenului ca nou mijloc de deplasare va impune şi un nou spaţiu public, gara – o nouă poartă de intrare în oraş, cu o nouă estetică dată de integrarea metalului în construcţii. În acelaşi timp, căderea regimului aristocratic după Marea Revoluţie Franceză şi dezvoltarea burgheziei cer noi spaţii urbane: reţele de bulevarde care se întind în tot oraşul şi care fac legătura între gări, operă, teatru, pieţe importante şi alte spaţii ale noii vieţi sociale.

Oraşul funcţionalist al secolului al XX-lea.

Pentru prima oară în istorie, gândirea oraşului pune în centru individul şi nu comunitatea, ceea ce inversează de fapt ierarhia spaţială şi procesul de edificare. Dacă oraşul tradiţional (preindustrial) era construit pornind de la spaţiul public către cel privat, construcţia oraşului modern porneşte de la locuinţă, aflată în centrul preocupărilor arhitecţilor. Spaţiile publice nu mai sunt nici delimitate, nici diferenţiate. Blocurile de apartamente sunt elementele unei compoziţii de volume amplasate într-o mare de vegetaţie, tăiată de circulaţii. Acestea trebuie să fie adaptate automobilului, iar spaţiile verzi care rămân vor răspunde nevoile de relaxare şi petrecere a timpului libe ale locuitorilor şi vor fi accesibile tuturor. Trasarea funcţionalistă a oraşelor a prevăzut nenumărate blocuri multietajate, bulevarde, şosele, alei şi spaţii verzi generoase, însă *a lăsat cu totul deoparte spaţiile publice*. Oraşele funcţionaliste erau într-adevăr funcţionale, dar goale şi lipsite de viaţă.

Oraşul totalitar şi marile spaţii de control şi supraveghere.

Simultan cu dezvoltarea oraşului pe principii funcţionaliste, la începutul secolului XX au luat amploare curente politice şi sociale precum naţionalismul şi socialismul. În diverse ţări s-au instalat regimuri politice de extrema stângă sau extrema dreaptă. Conducătorii acestor regimuri au planificat *spaţii publice gigantice,* al căror scop era să asigure o prezenţă controlată a mulţimilor de oameni. În astfel de spaţii se puteau aduna sute de mii de persoane care aclamau regimul politic şi mai ales pe conducătorul acestuia. Spaţiile publice erau astfel folosite în scopuri politice şi propagandistice, care susţineau regimurile respective, iar cetăţenilor nu li se permitea să îşi exprime public dezacordul. Câteva exemple de astfel de spaţii sunt: Piaţa Tiānānmén din Beijing, China – această piaţă poate găzdui câteva milioane de oameni; pieţele fasciste construite în oraşe germane şi italiene în timpul dictatorilor Hitler şi Mussolini; Bulevardul Victoria Socialismului din Bucureşti, inaugurat în 1984.

Oraşul contemporan şi revenirea la pietoni.

Începând cu anii 1980 în Europa, gândirea spaţiului public a început să readucă în prim plan dimensiunea umană, a pietonului. Acest lucru se datorează în primul rând eşecului oraşului funcţionalist: acele spaţii verzi generoase dintre clădiri, impersonale, nu s-au umplut niciodată de oameni, contrar intenţiei iniţiale de a le face accesibile tuturor în mod egal. Succesul urbanistului Jan Gehl este o dovadă în plus că nu este suficient să ai un spaţiu neconstruit; pentru ca el să fie utilizat, este nevoie de o atenţie mai mare acordată ambianţei locului şi rezolvării conflictelor de genul pieton-automobil. Cu toate acestea, aşa cum vom vedea în continuare, traficul intens al automobilelor, care sufocă oraşele şi spaţiile publice urbane, reprezintă încă o problemă majoră în oraşele contemporane ale lumii.

De reţinut:

Elemente specifice trecutului se regăsesc în structura spaţiilor publice contemporane. *Istoria spaţiilor publice constituie de fapt osatura istoriei oraşului*: structura spaţială a acestor spaţii ne vorbeşte despre cum erau grupate clădirile, despre relaţiile comerciale dintre locuitori, despre organizarea socială în relaţie cu puterea, dar şi despre progresul tehnic şi evoluţia mijloacelor de deplasare.

Alte momente importante din istoria spaţiilor publice

Grădinile Antichităţii – sunt datate grădini din perioada civilizaţiei sumeriene, cea mai veche civilizaţie cunoscută. Alte exemple: grădinile aflate în zona fluviilor Eufrat, Tigru, Nil, Indus, Galben; grădinile suspendate din Babilon, Mesopotamia; grădinile din Egiptul antic – grădina botanică a lui Tuthmosis al III-lea; grădinile Greciei antice - existau grădini funerare sau divine, păduri, grădini pe lângă palate, gimnazii, academii şi grădini destinate publicului; grădinile chinezeşti şi japoneze – grădini ale templelor etc.

Biblioteca din Alexandria, Egipt – cea mai vestită bibliotecă din Antichitate

Primul parc construit din lume este considerat a fi La Alameda de Hércules, în Sevilla (1574)

Prima linie de metrou este inaugurată la Londra (1863)

Primul autobuz cu motor electric – la bordul său au urcat opt pasageri în Mannheim, Germania (1895); designul autobuzului a fost realizat de inginerul Karl Benz, al cărui nume a fost asociat mai târziu mărcii Mercedes–Benz.

5. Probleme ale spaţiilor publice contemporane

Privatizarea spaţiilor publice şi favorizarea circulaţiei cu automobilul

În oraşele prezentului, doi factori principali afectează calitatea spaţiilor publice: procesele de *privatizare* şi *prioritizarea automobilelor* în defavoarea pietonilor. Privatizarea spaţiilor publice introduce noi constrângeri de utilizare şi reduce accesul utilizatorilor. În acelaşi timp, multe dintre fostele pieţe centrale au devenit intersecţii destinate traficului, iar în decursul ultimelor decenii politicile de planificare urbană au favorizat masiv prezenţa automobilelor în spaţiile publice, atât în Romania cât şi în alte ţări din lume.

Începând cu anii ’60 ai secolului al XX-lea, privatizarea spaţiului public în marile centre urbane occidentale a devenit un proces comun dar şi criticat. Prin intermediul parteneriatelor între sectorul public şi cel privat, s-a ajuns la controlarea multor spaţii publice de către sectorul privat, sub pretextul că autorităţile administrative şi agenţiile publice nu au suficiente resurse pentru a administra singure aceste spaţii.

Concepte introduse:

Parteneriatul public-privat este o modalitate de cooperare între sectorul public şi cel privat, din care ambele părţi trebuie să fie în avantaj. Sectorul privat (diverse firme sau companii) care deţine resurse financiare şi un mod de operare eficient este chemat de către autoritatea publică locală sau centrală (în general primării, dar nu numai), pentru a participa într-un proiect care este definit şi iniţiat de către autorităţi. Obiectivele proiectelor respective sunt legate de responsabilităţile autorităţilor: oferire de servicii publice, consolidarea infrastructurii, gestiunea eficienta a proprietăţilor publice etc. Autorităţile publice fixează un cadru de parteneriat şi societăţile comerciale private se asociază datorită faptului că pot face profit, dar numai acţionând după nişte reguli clare. Practic, procedurile de licitaţie sunt înlocuite de procese de selecţie şi negociere.

În ceea ce priveşte prioritizarea traficului cu maşina, acesta este un proces care datează din perioada planificărilor funcţionaliste, despre care am vorbit deja în secţiunea anterioară. Punctul culminant al prezenţei automobilului în planificarea urbană a fost în anii ’60. Mulţi arhitecţi şi planificatori urbani din acea perioadă au acordat prioritate maximă automobilului ca mijloc de deplasare prezent în planurile şi machetele lor. Această tendinţă s-a manifestat în detrimentul

dezvoltării altor posibilităţi de deplasare şi mai ales în defavoarea spaţiilor publice destinate pietonilor

În prezent, multe oraşe ale lumii sunt încă bazate pe cultura maşinii iar automobilul este încă „regele oraşelor". Cu toate acestea, urbanismul bazat pe utilizarea/încurajarea automobilului începe să fie din ce în ce mai criticat, iar planificările urbane moderne încearcă să redea spaţiilor publice rolul de factori care stimulează relaţiile sociale şi interacţiunea umană. Totodată, aceste politici moderne urmăresc să favorizeze pietonii şi transportul alternativ, în locul automobilelor. În oraşele în care se aplică principiile urbanismului inteligent se investeşte în transportul în comun, în extinderea reţelelor de metrou, se creează benzi de biciclete, se restricţionează accesul maşinilor în centru, se încearcă evitarea parcărilor din zonele centrale. Aceste iniţiative fac parte din ansamblul *politicilor publice* şi toate acestea au un scop comun: acela de a reda oraşul pietonilor. Conform acestor principii, oraşele trebuie să beneficieze de politici ale transportului public şi de o politică de control al automobilelor.

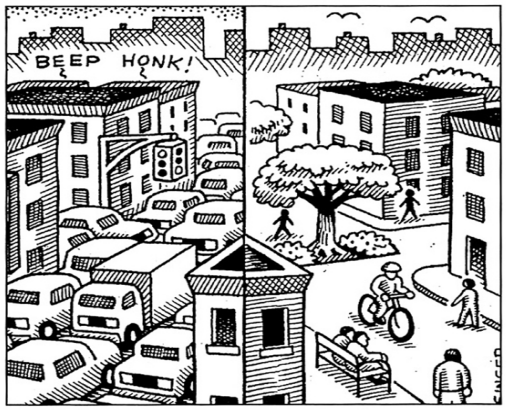
Concepte moderne de urbanism

- ***Walkability*** (înlesnirea posibilităţii de a te deplasa pe jos într-un oraş)- se referă la cât de accesibile sunt anumite zone pentru plimbat şi mers pe jos. Elemente care influenţează capacitatea de deplasare pe jos sunt trotuarele, aleile, potecile şi diverse facilităţi pentru pietoni. În prezent, acesta este un concept foarte important folosit în designul urban.
- ***Copenhaghenizare*** – concept derivat din numele capitalei daneze Copenhaga, renumită pentru infrastructura sa urbană care favorizează pietonii şi bicicliştii. Se referă la implementarea de măsuri care să faciliteze deplasarea pietonilor şi să stimuleze mersul pe bicicletă, în defavoarea automobilului. Acest concept susţine orientarea transportului public din oraşe către ciclism şi mers pe jos, descurajarea deplasării cu automobilul, toate acestea având multiple avantaje pe plan ecologic şi legat de sănătate. Conceputul este folosit în planificarea urbană şi în designul urban.

O practică des întâlnită în cadrul parteneriatelor public-privat este următoarea: companiile private asigură amenajarea unor spaţii publice şi a unor zone de agrement *intrând uneori în contradicţie cu regulamente locale de construcţie*. Astfel, se ajunge la situaţia în care companiile private pun la dispoziţia publicului diverse spaţii cum ar fi parcuri, piaţete, zone publice acoperite etc. Însă aceste spaţii nu sunt spaţii publice propriu zise, ci sunt nişte spaţii private puse la dispoziţia publicului (de ex.: o piaţetă din faţa unui mall). Fiind de fapt spaţii private, acest lucru înseamnă că proprietarii lor îşi rezervă dreptul de a îngrădi accesul persoanelor considerate „nepotrivite", acest lucru venind în contradicţie cu principiul democratic al spaţiului public, conform căruia oricine are dreptul să le frecventeze.

Câteva date legate de trafic în Europa

1896 – maşina cu motor ajunge în Europa
1936 – se inaugurează prima autostradă din Europa
1956 – numărul maşinilor atinge 53 de milioane
1986 – avertizare la nivel global: atmosfera este supraîncărcată cu CO_2, din care o parte însemnată provine de la gazele de ardere emise de vehicole
Următoarele companii susţin sloganul „mai multe drumuri, mai mult profit!": Phillips, Shell Oil, Fiat, Siemens, Petrofina, Olivetti, MAN, Volvo, BP, Nestle, Titan Cement, Daimler Benz, Carlsberg, Total, Pirelli, Unilever, Lafarge Coppee
1991 – Comisia Europeană propune 12 000 km de noi autostrăzi
1992 – apar reţelele transeuropene de autostrăzi
1994 – poluarea cauzată de trafic antrenează o creştere semnificativă a cazurilor de astm
1995 – La conferinţa mondială „United Nations – Convention on Climate Change", în Berlin, politicienii nu se pot pune de acord asupra unor măsuri de reducere a CO_2.



În 2003 o autostradă interstatală importantă din oraşul american Boston a fost demolată; în locul ei s-a construit un sistem de tunele sub oraş.

• ***Urbanism inteligent*** – acest tip de urbanism conţine principii menite să găsească un echilibru în rezolvarea diferitelor probleme cu care se confruntă un oraş. Aceste principii sunt:dezvoltarea durabilă şi protecţia mediului, conservarea patrimoniului cultural şi arhitectural, infrastructură eficientă, crearea de spaţii publice, maximizarea transportului public, integrare regională, proiectare la scară umană, integritate instituţională. *Designul în jurul omului* este un concept ce pune în prim plan pietonul şi mai ales scara umană. Mersul pe jos reprezintă un mijloc de mobilitate, în special în zonele centrale. Acest lucru influenţează designul străzii şi transformă trotuarul într-un continuu spaţiu public. Scara umană este de asemenea un element important. Chiar dacă o clădirea este de gabarit mare, designul şi rezolvarea la nivelul străzii trebuie să fie „prietenoase“ cu utilizatorul.

De reţinut:

Spaţiile publice din multe oraşe ale lumii se confruntă în prezent cu diverse probleme: trafic intens al automobilelor, care necesită din ce în ce mai mult spaţiu, în detrimentul nevoilor pietonilor; privatizare accelerată, în urma căreia spaţiile publice ajung să fie deţinute în mod privat iar accesul la ele devine condiţionat. Cu toate acestea, tendinţele urbanismului modern (denumit şi „urbanism inteligent”) sunt de a lua în calcul mai degrabă nevoile pietonilor, de a promova transportul alternativ şi spaţiile publice de calitate.

Prezenţa în spaţiul public şi modalităţile de supraveghere

Un alt aspect important legat de problemele contemporane ale spaţiilor publice este *vizibilitatea* pe care acestea o permit indivizilor. Deşi în mod teoretic spaţiile publice sunt spaţii democratice, în care este loc pentru toată lumea, în realitate lucrurile nu stau întotdeauna aşa. Cu toate că nu există reguli scrise în acest sens, anumite persoane sunt mai puţin tolerate decât altele în spaţiile publice, iar prezenţa lor este mai puţin dorită sau stimulată. Câteva exemple de astfel de persoane : oamenii fără adăpost; imigranţii; tinerii cu comportamente neconformiste; cerşetorii şi cei vizibil săraci. În cadrul studiilor sociale urbane, aceşti cetăţeni au fost numiţi *„indezirabili”*. La acest fapt se adaugă temerile conform cărora oraşul poate fi o sursă de întâmplări neplăcute sau violente, şi astfel au apărut modalităţile de *supraveghere a spaţiilor publice,* care s-au consolidat în timp din ce în ce mai mult.

Acest lucru trebuie pus în relaţie cu ceea ce ştiinţele sociale care au ca obiect de studiu oraşul au numit *frica urbană*. Mai precis, din punct de vedere al sentimentului de frică urbană, spaţiul public este perceput ca nesigur, ca o sursă de pericole şi lucruri neplăcute. Potrivit acestei optici, trebuie să fim cu ochii în patru, să nu avem încredere în străini şi să nu frecventăm zonele pe care nu le cunoaştem. Instituţionalizarea fricii urbane, adică răspândirea şi legitimarea oficială a părerilor conform cărora spaţiul public şi oraşul sunt surse de potenţiale pericole, reprezintă un

proces care datează din anii ’60 ai secolului al XX-lea şi care a justificat de-a lungul timpului întărirea şi consolidarea modalităţilor de supraveghere a spaţiilor publice.

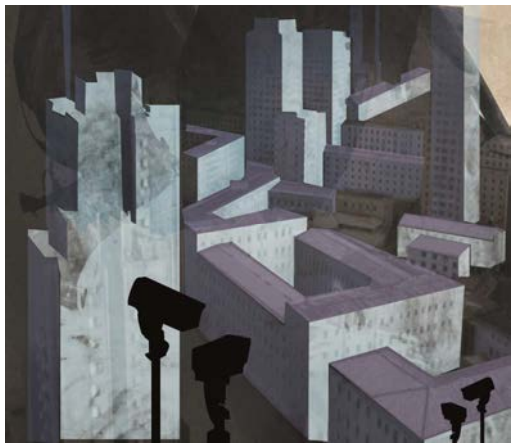
Toţi cercetătorii urbani care au analizat „indezirabilii” în situaţiile lor sociale cotidiene, în relaţiile lor micro-sociale şi în sistemele macro-economice care îi cuprind, au concluzionat că aceştia creează mult mai puţine probleme în comparaţie cu măsurile luate împotriva lor. Conform analizelor şi studiilor făcute, „indezirabilii" nu sunt anti-sociali sau periculoşi, ci sunt în conflict cu practicile, valorile, reprezentările celor care au planificat sau planifică spaţiile oraşului. În procesul decizional asupra utilizării spaţiilor publice urbane există întotdeauna aspecte aflate sub semnul întrebării.

Artistul Manu Chao vorbeşte în cântecele sale despre aşa numiţii *desaparecidos* (cei care nu se văd); această denumire simbolică se referă fla imigranţii care există în marile oraşe ale lumii. De regulă, o dată stabiliţi undeva, imigranţii devin o minoritate care nu e văzută cu ochi buni; au o situaţie socială semi-clandestină, dar totuşi tolerată într-o oarecare măsură. Se poate spune că preţul plătit pentru a fi toleraţi în societăţile-gazdă este invizibilitatea lor pe scena socială.
http://www.youtube.com/watch?v=H2W4wglPW2c

Spre exemplu, decidenţii şi susţinătorii lor economici (elitele economice) nu folosesc spaţiul public al oraşului, fiind izolaţi în spaţii private şi păzite; pentru ei, oraşul este o necunoscută, o sursă de nesiguranţă şi temeri. Aceste frici se dezvoltă împotriva celor mai vizibili dintre marginali. Măsurile luate împotriva lor (de ex.: lipsa locurilor de stat jos, băncile scurte pe care nu se poate întinde o persoană, iluminatul masiv, controlul continuu, copacii rari, etc), afectează tot oraşul. În plus, induc şi altor locuitori urbani această teamă de necunoscut; sau chiar împing grupuri iniţial inofensive către comportamente extreme, de apărare sau revoltă.

Sans-papiers (fără acte) este o mişcare socială apărută în Franţa în 1996, când 15.000 de locuitori ai Parisului au ieşit în stradă să-şi manifeste solidaritatea cu 300 de lucrători imigranţi care ocupaseră, în semn de protest, clădirea bisericii Saint-Ambroise din Paris, pentru că autorităţile franceze refuzau regularizarea situaţiei lor şi a familiilor lor pe teritoriul naţional. Mişcarea *Sans-papiers* – actualmente *UDEP (Uniunea pentru apărarea persoanelor fără acte)* militează împotriva rasismului, împotriva unei Europe-fortăreaţă, pentru menţinerea dreptului la azil în Franţa (considerat ca o datorie a statului francez), pentru prezenţa imigranţilor în viaţa socială a oraşelor. Pornind de la premisa că imigrantul este o persoană care, pentru a supravieţui, este obligată să îşi ascundă atât statutul (ilegal), cât şi corpul, prezenţa fizică, devenind astfel invizibil social, UDEP militează pentru integrare, vizibilitate, reapariţie în spaţiul urban şi dreptul imigranţilor de a folosi oraşul la fel ca toţi ceilalţi cetăţeni.

Astfel, **supravegherea spaţiilor nu face decât să limiteze viaţa lor socială**. Spaţiile planificate şi amenajate în spiritul temerii de insecuritate şi fricii faţă de alţi oameni sunt tratate ca atare în viaţa de zi cu zi. Pe când locurile deschise pentru oricine, inclusiv pentru „indezirabili”, nu au probleme, fie pentru că indezirabilii sunt în minoritate şi se pierd în diversitatea utilizatorilor, fie pentru că orele şi modurile de folosire ale diverşilor utilizatori nu se suprapun şi deci aceştia nu au ocazia să intre în conflict.



De reţinut:

Ca temă de reflecţie legată de supravegherea spaţiilor publice, ne putem gândi la următoarea întrebare: în oraşul contemporan, cât de publice sunt de fapt spaţiile publice, aflate în proprietate publică, în folosinţă colectivă, dar care sunt supravegheate de firme private şi sunt segregate între cetăţeni dezirabili şi cetăţeni indezirabili?

Spaţiul public virtual

Noile modalităţi de comunicare, cum ar fi telefonul mobil şi computerul, au generat modalităţi noi de interacţiune umană. Acest lucru se reflectă şi asupra spaţiilor publice, în sensul în care prezenţa umană şi contactele directe specifice acestora sunt din ce în ce mai des înlocuite de comunicarea prin medii electronice. Aşa cum ne spune Jan Gehl, *„prezenţa activă, participarea şi experienţa pot fi substituite prin uitatul pasiv la fotografii, pentru a vedea ce au trăit alţii în alte părţi. Automobilul a făcut posibilă înlocuirea participării active la evenimente sociale spontane cu excursii selective, care vizează numai anumiţi prieteni şi anumite evenimente"*[6].

Aparent, acest lucru nu constituie o problemă. Este un lucru pozitiv faptul că beneficiem de mijloace tehnice moderne, că putem folosi internetul, că aflăm întotdeauna lucruri noi, că ne putem informa despre absolut orice lucru. Mai mult, reţelele sociale virtuale atât de populare au facilitat chiar schimbări sociale importante, cum ar fi revoluţiile recente din statele arabe (de ex.: Egipt şi Tunisia). Potenţialul de schimbare socială pozitivă pe care îl deţine lumea virtuală şi pe care îl pot activa oamenii este unul uriaş.

Dar există şi o altă faţetă a lucrurilor. De exemplu, internetul, la rândul său, devine din ce în ce mai privat. Multe dintre cele mai populare site-uri şi reţele sociale pe care le accesăm sunt deţinute de companii, adică sunt afaceri private. În plus, unele site-uri permit accesul doar dacă plăteşti o taxă. *Myspace, YouTube, Facebook* sunt reţele extrem de populare utilizate zilnic de sute de milioane de oameni. În mod frecvent socializăm cu prietenii noştri în aceste medii sau ne facem prieteni noi. Cu alte cuvinte, aceste reţele sunt deja nişte LOCURI, unde ne întâlnim cu prietenii, unde dialogăm, unde vedem ce au făcut alţii şi unde schimbăm orice fel de informaţii.

Dar ele rămân nişte locuri virtuale. Trebuie să fim conştienţi de un lucru: de fiecare dată când ne înregistrăm şi publicăm orice fel de date, de la melodia preferată până la locul unde ne-am petrecut sfârşitul de săptămână, astfel de informaţiile care ne privesc personal pot fi utilizate în diverse cercetări de piaţă. În general, cercetarea de piaţă este întotdeauna interesată de preferinţele şi părerile adolescenţilor şi folosită de marile companii pentru a vinde apoi produse cât mai adecvate şi adaptate gusturilor tinerilor. Cu toate acestea, multe dintre informaţiile utilizate în cercetarea de piaţă sunt obţinute fără acordul direct al celor vizaţi. Astfel, informaţiile postate în scopul socializării ajung să fie folosite în scopuri comerciale şi aducătoare de profit, din care cei vizaţi nu au nimic de câştigat.

Pe de altă parte, mai există un aspect important legat de internet: la început de secol XXI, accesul la internet este încă inegal: sunt ţări în care doar puţini oameni au acces la internet, sunt zone din lume în care calitatea conexiunii internet este foarte scăzută, sunt zone în care singurele surse de internet sunt bibliotecile publice locale, sunt ţări în care informaţiile conţinute de WorldWideWeb sunt cenzurate. În anumite ţări ale lumii există persoane care călătoresc câţiva kilometri pentru a se conecta câte o oră într-o localitate cu internet, în timp ce mulţi oameni nu îşi permit nici măcar un computer.

De reţinut:

Spaţiile publice virtuale aduc în discuţie aspecte problematice, care prezintă un dublu tăiş: prin intermediul socializării virtuale există pe de o parte un potenţial semnificativ de schimbare socială, pe de altă parte există posibilitatea izolării sociale şi a unei vieţi sociale nesănătoase.

---

[6] Jan Gehl, Viaţa între clădiri, ed. Igloo Media, 2011, pg. 49

6. Modalităţi de folosire a spaţiului public

Spaţiul public ca loc cultural

Ca puncte esenţiale din structura unui oraş, spaţiile publice dezvoltă funcţii variate. Să ne gândim de exemplu la un parc. El poate avea semnificaţii şi întrebuinţări diferite: pentru copii este un loc de joacă; pentru adulţi este un spaţiu de relaxare; pentru un organizator de evenimente este un loc în care poate susţine un spectacol sau un concert; pentru vârstnici un loc în care se pot odihni şi socializa; un sculptor poate folosi spaţiul parcului pentru o expoziţie; primăria poate instala corturi pentru a adăposti o expoziţie temporară sau o campanie. Aşadar, spaţiile publice se caracterizează prin multifuncţionalitate, care se adaptează la nevoile diverselor categorii de oameni

Spaţiile publice au un caracter complex şi dezvoltă semnificaţii profunde; putem spune despre ele că sunt un *fapt politic*. În primul rând, spaţiile publice capătă viaţă şi se configurează prin intermediul proiectelor de amenajare demarate de autorităţi şi al bugetelor publice. Bugetul de administrare şi planificare a unui oraş îi priveşte pe toţi locuitorii acestuia şi poate fi totodată expresia intereselor politice ale momentului. Mai mult, spaţiile publice au fost prin tradiţie un *loc al manifestării intereselor variate, al conflictelor, al disputei şi al negocierii*. Marile schimbări sociale din diverse perioade ale omenirii au pornit adeseori din stradă, adică din spaţiul public. Acesta este şi înţelesul popularei expresii *„a ieşi în stradă*". Aşa cum ne spune Şerban Ţigănaş, preşedinte al Ordinului Arhitecţilor într-un articol din cartea „Artă, tehnologie şi spaţiu public"[1], ceea ce defineşte în permanenţă spaţiul public este o „probabilitate evenimenţială", în sensul că tot timpul aici există cea mai mare probabilitate să se întâmple ceva: pornind de la spectacole, publicitate, campanii, propagandă până la demonstraţii, accidente, marşuri, manifestări violente etc. Tocmai de aceea, spaţiul public este supus unor factori de regularizare cum ar fi supravegherea, controlul, impunerea disciplinei stradale, autorizarea manifestaţiilor etc. În continuare, vom analiza pe rând câteva modalităţi de folosire a spaţiilor publice.

Diverse manifestări culturale pot avea loc în spaţiile publice urbane, umplând astfel de culoare şi vitalitate un oraş. Pentru a ilustra acest lucru, vom oferi detalii despre câteva tipuri de evenimente care şi-au ales ca teren de exprimare spaţiul public:

- **Street Delivery** – este un festival de artă urbană iniţiat în 2006 de către Fundaţia Cărtureşti şi Ordinul Arhitecţilor din România, care are loc anual în Bucureşti şi Timişoara, pe străzile Artur Verona, respectiv Florimund Mercy. Motto-ul festivalului este următorul: „*Închidem strada pentru maşini şi o deschidem pentru oameni*". Scopul declarat al festivalului este de pune în evidenţă drepturile pietonilor şi de a convinge autorităţile să creeze trasee pietonale culturale care să includă cele două străzi care găzduiesc festivalul. Conform declaraţiilor organizatorilor, străzile pe care se desfăşoară festivalul „*devin pentru trei zile insule autonome în centrul oraşului, proiecte pilot pentru cum poate arăta un oraş care îşi respectă pietonii. Principalele interese şi nevoi ale cetăţenilor oraşului capătă astfel formă, fie că au sau nu maşină: arte, arhitectură, urbanism, ecologie, film, mâncare sănătoasă, muzică, sport, jocuri pentru copii, ateliere, târg. Street Delivery reinventează şi întăreşte rolul structural pe care forul public l-a jucat în toate oraşele europene, încurajează gradarea complexă între spaţiul public şi cel privat, propune un mediu urban care să inspire viaţa de zi cu zi şi converteşte peisajul dezolant în ambient viu*"[7].
  În Timişoara, după trei ediţii ale festivalului, autorităţile au aprobat transformarea străzii Florimund Mercy în pietonală. În Bucureşti, acest lucru nu s-a întâmplat încă pentru strada Arthur Verona.
- **ONG Fest** – este un festival anual organizat de Fundaţia pentru Dezvoltarea Societăţii Civile, care are loc în mai multe oraşe din România. Festivalul se desfăşoară în aer liber, în diverse spaţii publice, adunând laolaltă diverşi reprezentanţi ai societăţii civile româneşti (organizaţii non guvernamentale sau non-profit, fundaţii, grupuri de acţiune, etc). Organizat anual, ONG Fest îşi propune să contribuie la sporirea numărului de cetăţeni implicaţi activ în comunitate, la dezvoltarea spiritului asociativ şi la creşterea implicării asociaţiilor şi fundaţiilor din România în societate. De asemenea, îşi propune „*să stabilească un model de interacţiune directă între ONG-uri şi cetăţeni, care să devină o tradiţie a societăţii civile şi să stimuleze dezbaterile publice între ONG-uri, instituţii publice, companii, mass-media şi cetăţeni, reunind actorii societăţii civile*". [8]

---

7 Sursa: http://blog.carturesti.ro/evenimente/street-delivery-2011, http://streetdelivery.ro/street-delivery/]

8 Sursa: http://ongfest.ro/despre-eveniment/

Street Delivery 2010. Muzică de stradă în Cuba. Piesă de teatru într-un parc din Bucureşti

- **Carnavalul din Rio de Janeiro, Brazilia** – este considerat cel mai mare carnaval din lume; reuşeşte să adune pe străzi milioane de oameni, dintre care mulţi turişti. Diverse şcoli de samba, un dans specific brazilian cu influenţe africane, defilează în competiţie în cadrul carnavalului. Muzica, dansul, costumele colorate şi luxuriante, o multitudine de petreceri stradale care au loc în toate cartierele oraşului în cadrul carnavalului definesc această manifestare uriaşă anuală.
- **Alte tipuri de festivaluri**: de artă, gastronomie, etnice etc. Un oraş poate să găzduiască astfel de manifestări, care contribuie la revitalizarea spaţiilor publice şi a relaţiilor sociale dintre cetăţeni. Spre exemplu, *Festivalul George Enescu* are loc la fiecare doi ani în Bucureşti, cuprinzând şi concerte de muzică clasică în aer liber; aceste concerte sunt gratuite şi au loc în Piaţa Revoluţiei, care este amenajată special pentru a găzdui manifestările evenimentului.
- **Evenimente culturale la firul ierbii (grassroots) –** sunt evenimente organizate la scară mai mică de către grupuri şi comunităţi locale. Acestea pot fi evenimente de cartier, evenimente organizate în spaţii publice de asociaţii şi grupuri de tineri etc.

Spaţiul public ca loc al participării

Participarea în spaţiul public presupune nu numai utilizarea propriu zisă dar şi *implicarea activă în procesul de decizie asupra spaţiului public*, ceea ce obligă la asumarea şi respectarea unor norme. *Participarea publică* reprezintă o expresie a unei culturi urbane mature, în care cetăţenii iau parte la viaţa civică. Participarea publică înseamnă implicarea în deciziile publice care ne afectează viaţa de zi cu zi, cum ar fi: distrugerea unui spaţiu verde, demolarea unei clădiri cu valoare istorică, crearea unei piste pentru biciclişti etc. Participarea publică poate fi pusă în practică folosindu-se mai multe modalităţi: de la participarea la şedinţele de consiliu al administraţiei publice din oraşul nostru, până la solicitarea de informaţii autorităţilor, scrierea de petiţii, organizarea de manifestaţii şi evenimente sau acţiuni de revendicare a spaţiilor publice. În orice formă s-ar manifesta, **participarea publică rămâne un act fundamental pentru consolidarea unei societăţi democratice**, în care cetăţenii participă în mod egal la decizii şi se implică în dezvoltarea oraşelor pe care le locuiesc.

Concepte introduse:

Politica publică – un program de acţiune guvernamentală într-un anumit sector de dezvoltare a unei societăţi; consultarea societăţii civile în elaborarea propunerilor de politici publice este un proces esenţial pentru reuşita şi eficienţa acestora

Politica urbană este acea politică publică ce constituie rezultatul unei preocupări pentru dezvoltarea urbană ca sector al unei societăţi. Preocuparea pentru spaţiul public este o secvenţă a acestei politici urbane şi ar trebui să trezească interesul fiecărui locuitor al unui oraş.

Exemple de modalităţi de participare în spaţiul public:

a) Susţinerea unor cauze şi acţiuni punctuale

Spaţiul public reprezintă cel mai bun loc pentru expunerea unor cauze şi derularea unor acţiuni care vizează anumite probleme sociale, care interesează o colectivitate largă de oameni. Astfel de acţiuni sunt o *expresie a activismului civic*. În general, activismul presupune eforturile concertate ale oamenilor, cu scopul de a produce schimbări sociale, politice, economice sau ecologice. Activismul se manifestă în diverse forme: petiţii, scrisori adresate politicienilor, artă stradală cu mesaj politic, boicoturi, manifestaţii, demonstraţii, proteste, greve etc.

Exemple de cauze şi acţiuni voluntare

- **Protest** împotriva adoptării legislaţiei care promovează eutanasierea câinilor – a fost organizat de Protecţia Animalelor, organizaţie care militează împotriva eutanasierii câinilor comunitari şi în favoarea sterilizării acestora, în Bucureşti, aprilie 2011.
- **Speakers corner** – reprezintă un spaţiu în aer liber în perimetrul unui oraş, unde sunt permise discursurile publice şi dezbaterile; oricine poate lua cuvântul. Un speakers corner foarte cunoscut este cel din Hyde Park, Londra.

***Piaţa Tahir*, Cairo, Egipt** – în 2011, această piaţă a fost punctul de izbucnire al unei revoluţii care a dus la răsturnarea regimului dictatorial din Egipt, condus de preşedintele Hosni Mubarak. Piaţa Tahir a devenit un simbol al demonstraţiilor pentru democraţie în Egipt. Ulterior, aceste demonstraţii s-au extins şi în alte state arabe.

***Piaţa Universităţii*, Bucureşti** – această piaţă a devenit un simbol al Revoluţiei din 1989 care a dus la înlăturarea regimului comunist.

b) Manifestaţii şi revolte

Cum spuneam mai devreme în acest capitol, strada a constituit de-a lungul timpului locul din care au pornit şi în care s-au consolidat diverse schimbări sociale. Mai mult decât susţinerea cauzelor şi a acţiunilor punctuale, manifestaţiile şi revoltele reprezintă evenimente de amploare, care implică segmente largi din populaţie şi care au potenţialul de a produce anumite schimbări într-o societate.

c) Mişcări sociale şi acţiuni de revendicare a spaţiilor publice

În prezent, o serie de teoreticieni, urbanişti, cetăţeni şi activişti militează pentru recuperarea spaţiilor publice din oraşe, în sensul redării acestora pietonilor, mai puţin automobilelor sau intereselor private, promovându-se totodată o utilizare activă a acestora, bazată pe revendicare, ocupare şi exprimare.

- **Reclaiming the streets** (revendicarea străzilor) - este o mişcare urbană conturată în Marea Britanie la începutul anilor '90 ai secolului al XX-lea, ca formă a protestelor numite *anti-road* (împotriva străzii), în timpul anilor '60–'70 ai secolului al XX-lea, ca modalitate de a contesta planurile de construire a unor noi autostrăzi sau de modificare a unor şosele. Drept rezultat al protestelor şi opoziţiei publice, multe dintre aceste planuri au fost abandonate. În esenţă, mişcarea *RTS* se opune aşa numitei „civilizaţii a maşinii", susţinând că străzile ar trebui să aparţină mai degrabă pietonilor decât vehiculelor. O manifestare RTS presupune acţiuni nonviolente de ocupare a unei străzi, şosele sau autostrăzi şi ulterior desfăşurarea unor petreceri improvizate pe chiar spaţiul respectivei străzi. În timp ce unii ar putea argumenta că această mişcare încurcă traficul şi derutează şoferii, filozofia „invadatorilor de şosele" afirmă că ei inaugurează spaţii publice pentru petrecerea timpului în mod gratuit. Ceea ce provoacă întotdeauna blocaje, conform crezului mişcării, este traficul vehiculelor şi nu circulaţia pietonilor, iar maşinile par să ocupe din ce în ce mai mult spaţiu în detrimentul oamenilor.
- **Critical Mass** (masa critică) – „masa critică" este un concept utilizat în cadrul studiilor sociale, al fizicii şi al tehnologiei. Ca şi acţiune socială, *masa critică* se refera la o mulţime de oameni care merg pe biciclete, fiind atât de mulţi încât reuşesc să încurce sau să blocheze

traficul maşinilor. Acest tip de acţiune se referă la o modalitate de protest care are ca scop reducerea priorităţii absolute pe care o au în general automobilele în oraşe. *MC* este un eveniment care se ţine în peste 300 de oraşe ale lumii, de regulă în ultima vineri dintr-o lună. Zeci, sute şi chiar mii de biciclişti se adună şi merg împreună pe acelaşi traseu. Astfel de manifestări există şi în oraşe româneşti: Iaşi, Timişoara, Bucureşti etc. Adeseori, participanţii la *CM* susţin că adunările lor nu reprezintă un protest, ci mai degrabă o celebrare a ciclismului, bazată pe aglomerări spontane de indivizi. De pe aceste poziţii ei încearcă să îşi argumenteze şi să îşi câştige un statut legal.

În anul 2005 a existat o astfel de manifestaţie în Bucureşti, ca reacţie la interdicţia de a circula cu bicicleta pe majoritatea arterelor şi bulevardelor din oraş, promovată de Comisia Tehnică de Circulaţie din cadrul Primăriei Generale a Municipiului Bucureşti. Plimbarea pe bicicletă a atras peste 200 de persoane şi a reuşit să determine un rezultat pozitiv, întrucât Comisia Tehnică de Circulaţie a retras interdicţia respectivă şi bicicliştii au putut iarăşi să circule pe şoselele oraşului.

- **Guerilla gardening** (grădinăritul ca formă de gherilă) - reprezintă o formă de grădinărit urban care se realizează fără permisiune pe proprietăţi care nu aparţin grădinarilor. De multe ori aceste proprietăţi sunt maidane şi situri abandonate din oraşe. Motivaţiile celor care practică o astfel de activitate sunt diverse: unii o fac din pasiune pentru grădinărit, alţii o fac ca gest politic, aducând în discuţie chestiuni legate de folosirea spaţiilor publice şi de drepturile asupra pământului nefolosit. Argumentele celor care practică această formă grădinărit susţin că terenurile urbane abandonate sau nefolosite trebuie revendicate şi valorificate. Unii grădinari plantează flori şi legume noaptea, pentru a nu fi remarcaţi. Alţii plantează ziua, ca formă de implicare comunitară şi activism. Există destule cazuri de răspunsuri pozitive şi încurajări din partea municipalităţilor şi, astfel, „grădinăritul de gherilă" tinde să se normalizeze şi să fie acceptat ca un fapt obişnuit.

De reţinut:

Modalităţile de folosire a spaţiilor publice sunt variate: de la manifestări culturale şi artistice, până la manifestări ale nemulţumirii populare sau manifestări care încearcă să redefinească spaţiul public, în sensul unei folosiri mai active, orientate spre oameni şi activităţi gratuite, mai degrabă decât spre automobile sau spre generarea profitului.

7. Arta şi spaţiul public

În spaţiile publice din orice oraş există diverse forme de artă publică. Înainte de a defini arta publică vom spune că ea păstrează o definiţie deschisă, deoarece există o sumedenie de manifestări artistice care aspiră la acest statut. Definirea artei publice este adesea dezbătută de diverşi specialişti în teoria artei, de artişti şi public.

De obicei, se acceptă faptul că arta publică se referă la acele *lucrări amplasate, desfăşurate şi gândite a fi în spaţiul public*, realizate prin orice fel de mijloace artistice. Astfel, avem de-a face cu mai multe tipuri de artă publică: de la *statui, sculpturi, monumente, mozaicuri şi memoriale* până la desene cunoscute sub numele de *Graffiti*, diverse forme de i*ntervenţii urbane* sau *evenimente artistice temporare*. Se consideră că monumentele, statuile şi memorialele reprezintă cele mai vechi forme de artă publică, dar putem spune chiar despre arhitectură că reprezintă o astfel de artă.

Arta publică poate fi vizuală sau performativă, durabilă sau efemeră. O *pictură murală* sau un spectacol improvizat de *jonglerie* sunt în egală măsură manifestări ale artei publice, la fel ca şi o

sculptură sau un *spectacol performativ* realizat de un grup de artişti.
Indiferent de tipul artei publice, mediul urban îi oferă întotdeauna cea mai bună expunere, sub forma unui număr mare de potenţiali privitori sau consumatori. Oraşul şi arta publică dezvoltă astfel reciproc o relaţie dinamică, în care adeseori arta dă culoare vieţii urbane şi atenuează efectele tensiunilor specifice (de ex.: trafic, zgomot, agitaţie, mulţimi care trebuie să împartă aceleaşi spaţii etc). Arta publică stimulează interacţiunea pozitivă între oameni şi contribuie la îmbunătăţirea spaţiilor publice.

Totodată, **arta publică ne ajută să dezvoltăm o relaţie mai apropiată cu un oraş.** O formă de artă publică poate funcţiona ca reper în traseele noastre zilnice (de ex.: un monument, un Graffiti sau o pictură murală, o statuie etc). Ne ajută să dăm o formă personală spaţiului urban, să îl cunoaştem mai bine, să reuşim să ne alcătuim o hartă mentală familiară şi să ne mişcăm cu încredere în el. Un obiect de artă publică reuşit face un loc mai plăcut şi sparge monotonia peisajelor urbane, oferind varietate şi repere. Oraşul devine astfel mai puţin confuz şi un loc în care se poate locui mai bine. Toate aceste lucruri sunt legate de relaţiile cu spaţiul pe care le dezvoltă fiecare dintre noi şi sunt valabile fie că e vorba de oraşul nostru, fie de unul pe care tocmai îl vizităm şi de care încercăm să ne apropiem. Nu în ultimul rând, arta publică permanentă poate să confere **identitate culturală** unui loc şi să ajungă să reprezinte un simbol al respectivului oraş. Spre exemplu, oraşul Târgu Jiu este cunoscut pentru operele sculptorului Constantin Brâncuşi, amplasate în diverse spaţii din acest oraş.
Arta publică interactivă este un tip de artă care încearcă să implice în mod activ publicul. Spre exemplu, în faţa instituţiei Ontario Science Center din Canada se află o instalaţie interactivă sub forma unei fântâni care este în acelaşi timp un instrument muzical; trecătorii pot „cânta" la fântâna-instrument prin blocarea jeturilor de apă şi producerea de sunete prin intermediul unor mecanisme din interiorul sculpturii.

Artă performativă - un concept controversat, care nu are o definiţie unanim acceptată şi care este supus unui permanent proces de redefinire. Arta performativă este adesea neconvenţională, urmărind să conteste convenţiile artei considerate tradiţionale; artiştii care practică arta performativă încearcă să provoace spectatorii să gândească şi să perceapă în moduri diferite de cele cu care sunt obişnuiţi. Un spectacol performativ (*performance)* poate avea loc oriunde: de la galerii de artă şi muzee până în spaţiul public al străzii sau al parcurilor. Poate fi planificat sau spontan, poate avea spectatori sau nu, poate fi prezentat în direct sau prin intermediul diverselor canale media; artistul care iniţiază un *performance* poate să fie sau să nu fie prezent; *performance*-ul poate cuprinde elemente specifice mai multor arte ale spectacolului (de ex.: dans, teatru, poezie, circ), fără a reprezenta nici una dintre acestea. O sub-specie a acestei arte o reprezintă ceea ce se numeşte *happening*, care are loc de multe ori în spaţiul public sub forma unui eveniment sau a unei situaţii improvizate. Artişti reprezentativi pentru *performance art*: Andy Warhol, Marina Abramovici, Laurie Anderson.

Arta publică oficială: este de obicei autorizată şi sprijinită financiar prin intermediul diverselor structuri administrative şi politice (de ex.: Primărie, Ministerul Culturii, Guvern). Arta publică poate fi produsă la cererea unei primării, municipalităţi sau instituţii.
Uneori există bugete speciale pentru arta publică şi pentru încurajarea expresă a acesteia de către guvern. Cu toate acestea, controversele stârnite în jurul artei publice nu lipsesc: de obicei, sunt criticate modalităţile de cheltuire a banilor publici pe opere de artă pe care unii le consideră nereprezentative şi inutile, dar şi aspecte legate de amplasament, siguranţă, considerente de ordin estetic sau faptul că arta publică este uneori folosită în scopuri politice şi de propagandă.

Piaţa Universităţii, Bucureşti. Sculptura este realizata de artistul Ioan Bolborea, după o schiţă a artistei italiene Domenica Regazzoni. Domenica Regazzoni este autoarea unui ciclu de viori, cea instalată în Piaţa Universităţii fiind «Vioara spartă»

O stradă al cărei paviment este vopsit în galben, în oraşul Schiedam, Olanda (artist: Florentijn Hofman). Oraşul Schiedam este unul dintre cele mai sărace oraşe ale Olandei. Strada galbenă uneşte centrul oraşului de cea mai nouă staţie de tren, contribuind la înfrumuseţarea oraşului.

Cloud Gate, lucrare realizată în Chicago, SUA de sculptorul englez Anish Kapoor. Suprafaţa acestei lucrări reflectă şi distorsionează orizontul oraşului şi arhitectura din preajmă. Este situată în Millennium Park, un parc public inaugurat în Chicago în 2005. Constituie una dintre atracţiile principale ale oraşului. Uneori, accesul cetăţenilor şi al turiştilor în Millennium Park a fost restricţionat din cauza închirierii locului de către corporaţii, pentru organizarea unor evenimente, fapt care a născut critici şi controverse.

Green Cloud, un proiect de artă publică ecologistă din Helsinki, Finlanda (artişti: Helen Evans şi Heiki Hansen). Norul este format din emisiile de vapori ale centralelor nucleare, pe care se proiectează lumina unui laser. Mărimea norului depinde de emisiile generate de centrale în timp real; cu cât se emite mai puţin, cu atât norul e mai mic; astfel, locuitorii sunt informaţi despre consumul lor colectiv de energie şi se trage un semnal de alarmă în privinţa distrugerii mediului înconjurător.

Artă stradală

Pe lângă arta publică autorizată şi sprijinită de municipalităţi, există manifestări ale artei publice care nu sunt autorizate oficial. Aceste forme de artă publică sunt reunite sub numele de *artă stradală*. Activităţile şi operele artiştilor stradali rămân în general neautorizate. Ei îşi argumentează poziţia prin faptul că pun în aplicare un demers democratic, în care îşi prezintă arta într-un mod simplu, accesibil, gratuit şi neorientat spre profit. În continuare, vom menţiona cele mai cunoscute exemple de artă stradală:

a) Graffiti

Pe zidurile oricărui oraş putem vedea inscripţii şi desene cunoscute sub numele de *Graffiti*. Astfel de manifestări se regăsesc în istoria omenirii încă din timpul Antichităţii. În Imperiul Roman şi Grecia Antică existau inscripţii şi chiar caricaturi gravate pe suprafeţele clădirilor publice, inclusiv pe zidurile mormintelor. Graffitiul modern s-a dezvoltat iniţial în suburbiile oraşului New York, în preajma anilor '70 ai secolului al XX-lea, fiind o modalitate de marcare şi delimitare a teritoriilor folosită de găştile de cartier, prin inscripţionarea numelui sau a însemnelor unei grupări pe suprafeţe publice. Apoi desenele de tip grafitti au început să acopere vagoanele trenurilor urbane, iar ulterior, o multitudine de stiluri şi abordări a derivat din scena de grafitti specifică oraşului New York.

Grafittiul reprezintă o formă de revoltă socială, de transmitere a unor mesaje sau pur şi simplu de exprimare a talentului artistic. De multe ori, numele artiştilor care realizează astfel de lucrări rămân necunoscute. În general, arta stradală are un statut incert şi controversat. În timp ce unii consideră grafittiul o artă, alţii îl consideră vandalism şi între aceste două coordonate se desfăşoară întreaga problematică legată de exprimarea artistică informală în spaţiul public. Ca şi în cazul vocilor actorilor urbani despre care am vorbit într-un capitol anterior, şi în cazul artei stradale există mai multe voci aflate în dispută: vocea artiştilor, vocea autorităţilor administrative, vocea proprietarilor de clădiri, vocea publicului care fie apreciază acest tip de artă, fie îl desconsideră. În orice dezbatere pe tema grafittiului trebuie avute în vedere vocile şi argumentele tuturor celor implicaţi în mod direct sau indirect.

Cei ce conduc oraşele în care trăim nu înţeleg graffitiul deoarece cred că nimic nu are dreptul să existe atâta timp cât nu aduce profit (...) Cei care desfigurează cu adevărat cartierele noastre sunt companiile care desfăşoară bannere imense peste clădiri şi autobuze, făcându-ne să ne simţim inadecvaţi societăţii dacă nu le cumpărăm produsele. Se aşteaptă să ne poată striga mesajele în faţă, de pe orice suprafaţă disponibilă, iar noi să nu le putem răspunde. Ei bine, ei au început lupta, iar arma aleasă pentru a contraataca este zidul[1]". **(Banksy,** unul dintre cei mai vestiţi artişti stradali contemporani, originar din Marea Britanie).

Există artişti stradali care îşi argumentează arta ca răspuns la publicitatea stradală invazivă, care ocupă porţiuni mari din oraş. Ei formulează problema în următorii termeni: dacă cetăţenilor dintr-un oraş nu li se cere niciodată părerea în ce priveşte mesajele publicitare (ei nefiind întrebaţi dacă doresc sau nu să privească sau să audă aceste mesaje), atunci rezultă că şi arta stradală are dreptul să se manifeste în spaţiul public fără o permisiune specială, spre deosebire de panourile publicitare care deţin autorizaţie de amplasare. Pe de altă parte, mulţi proprietari de bunuri se consideră vandalizaţi de aceste acte; ceea ce pentru unii reprezintă artă, pentru alţii reprezintă vandalism, şi orice discuţie despre grafitti trebuie să aibă în vedere aceste două dimensiuni.

Controversele născute în jurul artei stradale au atras în diverse ţări de pe mapamond condamnare din partea autorităţilor, urmată de aplicări ale legilor şi pedepse consistente pentru artiştii graffiti. Spre exemplu, în 2003, în Marea Britanie, a fost emisă Legea Comportamentelor Anti-sociale, care incriminează graffitiul. Legea a fost urmată în 2004 de o campanie numită „Păstraţi Marea Britanie curată" şi de o politică a „toleranţei zero" vizavi de graffiti. Pe de altă parte, în Paris, în iunie 2011, Jef Aérosol, care are reputaţia de a fi cel mai renumit artist de *stencil* (o altă formă de artă stradală) din Franţa, a realizat cu sprijinul Primăriei Arondismentului 4 un graffiti monumental pe un calcan care mărgineşte Piaţa Igor Stravinsky de lângă Centrul Cultural „Georges-Pompidou".[9]

.

[9] Detalii: http://www.bkrw.com/jef-aerosol-chuuuttt-video/

Lucrare realizată de un colectiv de artişti pe un calcan de pe strada Arthur Verona, Bucureşti, în cadrul festivalului de artă urbană Street Delivery ediţia 2011

Alte două aspecte importante legate de graffiti sunt:

- încercarea de reglementare şi intrare în normalitate, prin amenajarea unor zone şi a unor panouri speciale destinate desenatului sau prin organizarea unor evenimente autorizate în cadrul cărora colective de artişti îşi demonstrează talentul realizând producţii de graffiti;
- încercarea de *comercializare* a graffitiului, prin încorporarea acestuia în cultura de masă (de ex.: preluarea de către industria publicităţii, expunerea şi vânzarea lucrărilor în galerii de artă prestigioase, asocierea artiştilor creatorilor de graffiti cu anumite mărci de produse şi companii)

Aceste aspecte au născut la rândul lor controverse multiple. Unii artişti consideră că graffitiul „adevărat" nu va fi niciodată legal sau declară că nu şi-ar vinde arta pentru bani, în timp ce alţii agreează ideea existenţei unor zone autorizate şi a unui context legal pentru practicarea acestei arte.

b) Intervenţiile urbane şi instalaţiile stradale

Intervenţiile urbane reprezintă practici şi forme de artă stradală care se pot manifesta în diverse moduri, prin: transformarea creativă a unor spaţii şi suprafeţe urbane; amplasarea în spaţiul public a unor obiecte prin care se urmăreşte o schimbare de percepţie a trecătorilor asupra locurilor prin care trec; utilizarea anumitor coduri vizuale; denaturarea unor simboluri şi readaptarea regulilor spaţiale conform viziunilor artistului; organizarea unor *performance*-uri, *happening*-uri, evenimente; testarea graniţelor dintre public şi privat; testarea limitelor dintre natură şi mediul urban

Intervenţiile urbane pot fi rezultatul dorinţei de exprimare artistică a talentului, de a contribui la înfrumuseţarea oraşelor dar şi expresia contestării, a rebeliunii sau a activismului civic. Astfel de motivaţii vin ca o reacţie la frecventa utilizare a spaţiului public în scopul producerii de profit şi la facilitarea exprimării în spaţiul public a intereselor private în detrimentul intereselor mai largi ale colectivităţii. Artiştii care realizează intervenţii urbane cu mesaj social promovează revendicarea şi recuperarea spaţiului public de către oameni. La fel ca şi graffitiul, intervenţiile urbane se realizează uneori autorizat şi oficial.

Exemple de intervenţii urbane şi instalaţii stradale

Panglica roşie, intervenţie urbană/ instalaţie în Qinhuangdao, China (proiectant: Kongjian Yu / Turenscape)

Această „panglică" reprezintă un element continuu care se întinde pe parcursul a 500 de metri de-a lungul râului Tanghe; înaintea acestei intervenţii, albia râului era acoperită de gropi de gunoi; „panglica" şerpuieşte asemenea dragonilor din folclorul local, fiind punctată de patru pavilioane care funcţionează ca adăposturi şi repere; noaptea, „panglica" este iluminată; panglica a fost proiectată

Scaune improvizate pe un trunchi de copac retezat, în Paris, Franţa (artist: Arno Piroud)

Bănci realizate din celofan industrial în Cavaillon şi Toulon, Franţa (artist: Cedric Bernadotte)

Intervenţii urbane în Timişoara (artist: Noni)

Desen pe un panou electric, în oraşul german Luneburg (artist: Evol)
Desenul reprezintă o miniatură a unor complexe de locuinţe prefabricate, marcă a regimului socialist.

c) Alte forme de artă stradală

***Stencil* (şablon) -** un *stencil* se face folosind o matriţă dintr-o bucată de material (carton, pânză, plastic, metal, lemn) din care au fost decupate litere şi desene; matriţa se aplică pe o suprafaţă, iar partea decupată, cu ajutorul vopselei, permite imprimarea cu uşurinţă a desenului; stencil-ul poate fi refolosit; stencil-ul este folosit frecvent în arta stradală, fiind mai uşor şi mai rapid de făcut decât un graffiti, dar şi în scopuri comerciale, industriale, rezidenţiale (de ex.: marcarea unui obiect, vehicul sau clădire).

Sticker (abţibild) – o formă de artă stradală prin care sunt expuse imagini şi mesaje prin intermediul foilor autocolante; pot fi amplasate oriunde pe stradă; pagubele produse sunt mult mai mici decât în cazul desenelor graffiti; *stickerele* sunt adesea expresia unor campanii prin care se încearcă transmiterea unor mesaje.

Postere stradale – pot fi tipărite sau realizate de mână şi se amplasează pe suprafeţe publice, inclusiv panouri publicitare; uneori posterele sunt fixate cu ajutorul unei paste adezive obţinute dintr-un amestec de apă şi făină sau amidon vegetal; această tehnică este cunoscută sub numele de *wheatpasting*;

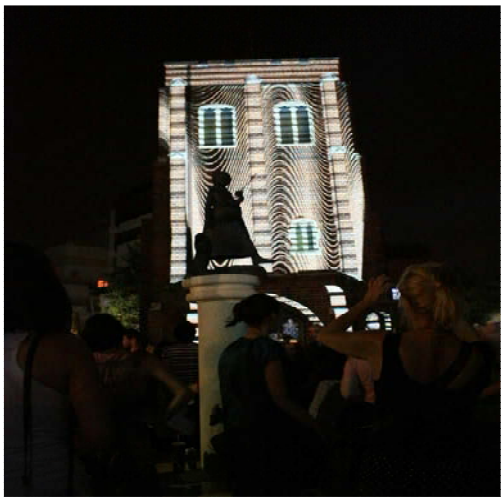
Stencil, Bucureşti. Sticker, Timişoara

Jonglerie şi animaţie stradală – jongleria este expresia talentului de a manipula cu abilitate obiecte dintre cele mai diverse, prin rotire, aruncare în aer, prindere etc. Cele mai utilizate şi accesibile articole pentru jonglat sunt poiurile (pereche de sfori cu mingi sau panglici la capăt), devilstickurile (două beţe mari care încearcă să menţină în mişcare unul mai mic), diabolo (bobină care este înfășurată și aruncată pe un fir legat de două bețe ținute în fiecare mână), mingile sau cercurile pentru jonglat şi articolele special concepute pentru jonglerii cu foc. Originare din Noua Zeelandă unde erau folosite în dansurile tradiţionale ale triburilor Maori, poiurile dau naştere unor jonglerii spectaculoase ce implică mişcări complexe ale mâinilor în jurul corpului. Eşarfele sau panglicile ataşate de poiuri produc efecte impresionante, ample, de culoare, spre deliciul celor care privesc, iar utilizatorului i se dezvoltă aptitudinile motrice şi puterea de concentrare. Pot fi folosite în parc, în curtea şcolii sau la orice petrecere. Mingile şi cercurile de jonglat există într-o gamă variată de combinaţii de materiale şi culori, dar în general sunt mingi cu diametrul de 5 cm, confecţionate din materiale moi, uşoare, iar cercurile sunt fabricate din material elastic, rezistente şi nu depăşesc 35 de cm în diametru. Jongleriile cu foc sunt cele mai impresionante pentru că implică manevrarea focului şi creează spectacole deosebite. Aproape fiecare articol de jonglat are echivalentul său în domeniul numit jonglerie cu foc (*fire juggling*). Aşadar, există poiuri cu foc, flowerstickuri cu foc, chiar şi mingi cu foc sau măciuci. Pentru cei mai puţin curajoşi, dar la fel de pasionaţi de spectacol, există varianta jongleriilor cu lumini, bazate pe produse cu leduri. În România ultimilor şase ani jongleria a devenit accesibilă publicului larg, fiind subiectul multor evenimente stradale şi proiecte şcolare: „Copiii Circului" (Timişoara), „Juggling - alternativa pentru ora de sport" (Oradea şi Cluj Napoca). Există şi grupuri româneşti de jonglerie stradală: Trupa Raja, The Serious Road Trip, Shadow Art, Amaro Sibiu, etc.

trupa Raya, Festivalul Watumi, Braşov. jonglerii cu foc, Baia Mare (Artur Sas)

Flash mob – se referă la o adunare spontană în spaţiul public, care durează de regulă câteva minute şi în timpul căreia toţi participanţii performează acelaşi lucru: fie ceva bizar, fie o acţiune scoasă din contextul ei firesc şi plasată în altul. Exemple: participanţii dansează pe culoarele unui magazin sau într-o intersecţie; participanţii încremenesc şi rămân nemişcaţi minute în şir în aceeaşi poziţie, ca nişte statui etc. Flash mob-urile se organizează cu ajutorul reţelelor sociale, al telefoanelor mobile sau al email-urilor virale. Există câteva reguli clare pentru orice flash mob: toţi participanţii fac acelaşi lucru, respectând scenariul prestabilit şi trebuie să se comporte ca şi cum nu s-ar cunoaşte între ei; la terminarea acţiunii toată lumea se dispersează în direcţii diferite şi nu rămân urme; nu se afişează interese politice, nu se intră în conflict, sunt excluse violenţa şi agresiunile de orice fel. Este recomandat ca participanţii la un flash mob să aibă asupra lor un act de identitate pentru cazurile în care sunt legitimaţi de forţele de ordine.
Primul flash mob a avut loc în 2003 în Manhattan, New York, la iniţiativa lui Bill Wasik, editor al revistei Harper's. Într-un magazin de covoare s-au adunat aproximativ 200 de persoane care pretindeau ca locuiesc împreună într-un depozit şi care solicitau vânzătorilor un obiect numit „covorul dragostei". Bill Wasik şi-a explicat „invenţia" argumentând că a vrut să creeze un experiment social prin care să critice conformismul societăţii contemporane şi stereotipurile de comportament.
Flash mob-ul reprezintă o acţiune voluntară care nu poate fi direcţionată spre profit. Flash mob-ul este o adunare legală, care intră la categoria manifestărilor culturale, întruniri care nu necesită autorizare anterioară.

Proiecţii video şi cu lasere – se realizează pe clădiri, pe panouri publicitare şi alte suprafeţe publice care oferă suport pentru acest demers



Proiecţii video pe Biserica Anglicană în Bucureşti, Street Delivery 2010

Documentare suplimentară:

Filmul **Style Wars** (1993), un documentar despre cultura graffiti şi hip hop din New York

Site-uri de *Street Art*:
http://www.woostercollective.com/
http://www.ekosystem.org/
http://www.2020.ro/RomanianStencilArchive/
http://www.streetartutopia.com/
http://www.banksy.co.uk/
http://www.bkrw.com/jef-aerosol-chuuuttt-video/
http://nonigallery.blogspot.com/

Volumul *„Urban Interventions – Personal Projects in Public Spaces"*, Editura Gelstaten, Berlin 2010

De retinut:

Arta publică contribuie la personalizarea spaţiilor publice dintr-un oraş; ea ajunge să funcţioneze şi ca reper urban, ajutându-ne să fim mai familiari cu oraşul în care locuim. Arta publică poate fi oficială (realizată cu acordul sau sprijinul autorităţilor) şi neoficială (realizată pe cont propriu de diverşi artişti, sub formă de graffiti, intervenţii urbane, *stenciluri, stickere, flash moburi,* jonglerii, proiecţii pe clădiri etc.). Uneori, arta urbană neoficială este o modalitate de protest şi de revendicare a spaţiilor publice şi a oraşelor, iar alteori ea ajunge să fie autorizată.

Sporturi urbane – artă urbană în mişcare

Sporturile urbane sunt acele activităţi care îşi aleg ca mediu de manifestare spaţiile publice urbane. Ele sunt cunoscute şi sub numele de „sporturi stradale", cele mai populare fiind *skateboarding, parkour, roller skating* şi *biking*. Aceste sporturi presupun executarea unor mişcări extreme, cum ar fi salturi, răsuciri în aer, sărituri, contorsionări, care nu sunt lipsite de riscuri de accidentare. În acelaşi timp, sporturile stradale constituie maniere alternative de utilizare a spaţiului urban şi reflectă anumite practici de readaptare continuă la ordinea spaţială, specifice culturii tinerilor. Practicanţii acestor activităţi nu sunt neapărat cotaţi ca şi sportivi, însă ei pot da dovadă de abilităţi specifice şi de o disciplină demnă de sportivii de performanţă. Vom urmări îndeaproape două dintre aceste sporturi urbane.

Skateboarding

Skateboardul este o placă montată pe patru rotile, iar sportul numit *skateboarding* constă în deplasarea pe această placă şi executarea unor mişcări specifice. Este unul dintre cele mai populare sporturi urbane, care iniţial a fost legat de cultura *surfingului* în California anilor '50 ai secolului al XX-lea. Tinerii practicanţi ai sportului *windsurfing,* care presupune navigare pe valuri cu ajutorul unei plăci, doreau să găsească o modalitate de a se deplasa rapid nu numai pe ape ci şi pe asfalt. Aşa s-a născut *skateboardingul,* care din California s-a răspândit rapid în restul statelor din America de Nord, iar apoi în restul lumii. Mult timp, *skaterii* au avut o imagine de tineri rebeli şi non-conformişti. De exemplu, în Norvegia *skateboardingul* a fost interzis între anii 1978 şi 1989, la fel ca şi vânzarea de plăci, din cauza numeroaselor accidente stradale.

Festivalul Street Heroes, Bucuresti 2011

Mişcările specifice *skateboardingului* stradal tratează diversele obiecte de mobilier urban şi suprafeţele publice ca pe nişte obstacole pe care *skateboarderul* trebuie să le abordeze şi să le depăşească (trepte, borduri, balustrade, bănci şi orice alt fel de structură care se pretează la sărituri). Trotuarele, străzile, culoarele mall-urilor şi chiar ale şcolilor devin scene de manifestare a talentelor specifice *skateboarderilor*. Toate acestea constituie motive pentru care de multe ori *skateboardingul* nu a fost privit cu ochi buni de către autorităţile administrative sau de locuitorii oraşelor. Soluţiile propuse de autorităţi au fost în general fie interzicerea accesului cu skateboardul în diverse zone ale unui oraş, fie amenajarea unor spaţii dedicate practicării acestui sport, numite *skate-parks.*

În ultimele decenii imaginea rebelă a *skateboardingului* s-a estompat, dar sportul este încă perceput ca o expresie a comportamentelor anti-sociale şi a transgresării regulilor urbane. Unele oraşe de pe glob evită construirea parcurilor de *skateboard* argumentând că acestea vor atrage în zonă delicvenţă şi vandalism. Cu toate acestea, există milioane de practicanţi ai *skateboardingului* în întreaga lume şi chiar o zi internaţională dedicată acestui sport.

Skateboardingul s-a transformat dintr-o subcultură într-un fenomen foarte cunoscut şi foarte popular, ba chiar, mai ales în ultimii zece ani, într-o veritabilă industrie: concursuri cu premii consistente în bani, reviste specializate, interesul manifest al unor companii video de a produce filme de skateboarding cu buget ridicat, utilizarea imaginilor de skateboarding în campanii publicitare etc.

Skateboardingul se practică în mod recreaţional, însă multe persoane îl folosesc ca mijloc de transport alternativ şi ecologic.

Parkour

Parkour reprezintă o activitate profund legată de mişcarea în spaţiul urban. Cei care practică *parkour* se numesc *traceuri* şi încearcă să depăşească orice obstacole stradale, folosind mişcări precum alergat, rostogolit, căţărat, sărit, toate realizate într-o manieră atletică şi agilă. Scopul principal este acela de a se crea o mişcare continuă şi fluidă, în care corpul practicantului se adaptează din mers la obstacole şi la mediul înconjurător, într-un mod armonios. *Parkourul* înglobează o serie amplă de tehnici: de la mişcări uşoare şi accesibile până la adevărate cascadorii, cum ar fi salturile între clădiri, săriturile în gol şi escaladările de clădiri foarte înalte. *Parkourul* este definit în multe feluri: sport extrem, artă marţială sau chiar o formă de dans. În viziunea practicanţilor săi, esenţială rămâne încercarea de a surprinde mişcările umane în formele lor cele mai frumoase şi complexe. Poate fi practicat oriunde dar sunt preferate zonele urbane cu multe obstacole. Originea *parkourului* se regăseşte în suburbiile din Parisul anilor '80 ai secolului trecut.

În spatele acestei manifestări există o întreagă filozofie asumată de practicanţii săi. Parkour nu reprezintă doar un set de mişcări atletice şi îndrăzneţe, ci şi o expresie a libertăţii în mediul urban restrictiv, unde elemente arhitecturale menite să restricţioneze mişcarea (balustrade, case de scară, parapete etc) sunt depăşite printr-o formă de dans. Un alt scop declarat al *parkourului* este de a da sens spaţiilor urbane interstiţiale, cum ar fi cele dintre clădiri. Mulţi practicanţi consideră că parkour este un stil de viaţă şi o modalitate de eliberare din constrângerile sociale, urbane, sportive şi personale, în sensul autoimpunerii unor limite. Cu alte cuvinte, *parkourul* ar fi un manifest împotriva uniformizării de mişcare pe care o impune mediul urban.

Parkourul poate lua forma unor încercări de coregrafie complexă, unde mai mulţi practicanţi se coordonează într-un spectacol de grup bazat pe concepte de ritm, simetrie, contrasimetrie, contra-timp, simultan, consecutiv, specifice unei forme de expresie artistică. Din acest punct de vedere, parkourul poate fi considerat o **artă urbană în mişcare**. *Traceurii* percep oraşul ca pe un relief artificial, complicat, pe care îl parcurg într-o manieră fluidă, gândită teatral. Putem spune că pentru *traceuri* oraşul devine o scenă iar ei sunt actori care execută o formă de dans acrobatic. David Belle, unul dintre iniţiatorii *parkourului* afirmă: „*Scopul nostru este să aducem arta noastră lumii şi să demonstrăm ce înseamnă mişcarea*". Tot el spune despre parkour că reprezintă în primul rând „*o stare de spirit*". La fel ca şi *skateboardingul*, *parkourul* a devenit, dintr-o subcultură, un fenomen popular. Mediatizarea, considerată excesivă de o parte a comunităţii *parkour*, este văzută ca o problemă, pentru că stabilirea de norme contrastează cu filozofia PK. Totodată, practicanţii acestui sport nu agreează conceptul de competiţie, fiind de părere că *parkour* trebuie să rămână un sport non-competitiv, şi nu agreează în totalitate nici ideea amenajării de locuri specializate (săli de gimnastică, parcuri, etc), care ar veni în contradicţie cu spiritul de libertate promovat în cadrul acestei manifestări.

Parkour în Bucuresti

În Anglia publicul a aflat de acest sport-artă în reclama lansată pentru postul de televiziune BBC, numită „Rush Hour", în care un tânăr aleargă nebuneşte pe acoperişurile caselor din Londra pentru a scăpa de aglomeraţia specifică orei de vârf şi a ajunge acasă la timp ca să poată urmări programul lui preferat de pe BBC.

Cel mai mare interes a fost stârnit de documentarul „Jump London" care a prezentat un grup de practicanţi de *parkour*, care au parcurs un drum prin Londra. Traseul includea unele din monumentele şi atracţiile turistice ale oraşului: HMS Belfast, Globe Theatre, Somerset House, Tate Gallery.

De reţinut:

Sporturile urbane reprezintă utilizări creative ale spaţiilor urbane, fiind specifice culturii tinerilor. Aspectele asupra cărora aceste sporturi ne invită să reflectăm sunt următoarele: Cum vor evolua practicile de ordine spaţială şi cum vor arăta oraşele viitorului? Cum ne putem folosi cu adevărat oraşele?

8. Regulamente şi restricţii în spaţiul public

Comportamentul oamenilor în spaţiul public este de obicei reglementat de adoptarea şi respectarea unor norme sociale. Aceste norme sunt diferite de la ţară la ţară şi de la cultură la cultură. Spre exemplu, în ţările de religie musulmană, în timpul sărbătorii numite *Ramadan*, consumul de alimente şi băuturi în spaţiile publice în timpul zilei nu este apreciat. Mai mult, în unele dintre ţările lumii arabe aceste acte sunt considerate veritabile ofense şi cei care le comit sunt pedepsiţi prin intermediul poliţiei religioase.

În China, piaţa Tiānānmén se închide seara după ora 20:00, toată lumea fiind evacuată. Acest lucru se întâmplă deoarece piaţa a fost scena mai multor proteste organizate împotriva regimului comunist totalitar din China. În Marea Britanie, aşa numitele ASBO (*Anti-Social Behaviour Orders* – decizii de justiţie împotriva comportamentelor anti-sociale) pot fi folosite pentru a împrăştia grupuri de tineri sau chiar pentru a le interzice accesul în anumite zone. Acest lucru datează din 1994, anul în care justiţia britanică a emis faimoasa lege a ordinii publice numită *Criminal Justice and Public Order Act.* Legea respectivă a condamnat ferm petrecerile organizate fără autorizaţie în păduri (*rave parties*), pe câmpuri şi în diverse amplasamente abandonate, la care participau mii de tineri. Pedepsele şi amenzile pentru organizarea unor astfel de manifestări au crescut considerabil. Pe de altă parte, intrarea în vigoare a legii respective a dus la coagularea mai multor mişcări sociale de revendicare a spaţiilor publice.

Aşadar, în orice ţară din lume, utilizarea spaţiilor publice şi mai ales adunările publice sunt reglementate prin legi şi norme. Este dreptul nostru să ne folosim spaţiile publice, dar pentru a organiza orice fel de eveniment şi a ne aduna în număr mare este necesară o autorizaţie. Legile şi normele care reglementează folosirea spaţiilor publice sunt necesare şi fireşti, însă nu trebuie să uităm un lucru: ele constituie rezultatul unor negocieri şi implică participarea şi acordul cetăţenilor, la fel ca şi conceptul de „*ordine publică*". Acest concept nu trebuie să reprezinte un fapt implacabil, ci să fie rezultatul unui proces de negociere care să implice şi să reprezinte un număr cât mai mare de cetăţeni. De aceea este important să ne exprimăm opinia şi să găsim modalităţi prin care să participăm la procesele de decizie.

Totodată, este important să ne conştientizăm drepturile dar mai ales responsabilităţile pe care le avem vizavi de spaţiile publice, legate în primul rând de protejarea şi respectarea acestora. Şi în ţările cu experienţă în exercitarea democraţiei există restricţii referitoare la spaţiile publice pe care, ca şi cetăţeni, trebuie să le respectăm. Dar aceste reguli diferă de cele din regimurile totalitare, unde restricţia reprezintă o formă de îngrădire expresă a libertăţii cu scopul de a domina şi de a impune raportul de forţe.

Paşii necesari pentru obţinerea, în România, a unei autorizaţii de organizare a unui eveniment în spaţiul public (exemplu: concert, piesă de teatru, proiecţie de film, manifestaţie etc):

1. Cererea de autorizare se poate depune doar de către persoane juridice; în caz că nu faceţi parte dintr-o structură care se încadrează în categoria persoanelor juridice, înseamnă că trebuie să solicitaţi ajutorul unei asociaţii locale (ONG) sau al unei firme pentru a vă depune cererea.

2. Cererea de autorizare trebuie să conţină următoarele informaţii, explicate în mod clar: tipul evenimentului, activităţile prevăzute, durata, perioada, numărul estimat de participanţi, organizatorii, datele de contact ale organizatorilor, informaţii despre persoana juridică.

3. Cererea de autorizare se depune la Registratura Primăriei din oraşul în care locuiţi. Există un termen de 30 de zile în care se poate răspunde cererii, de aceea este bine să vă asiguraţi că aţi depus solicitarea din timp, cu cel puţin o lună înainte de organizarea evenimentului.

4. La un moment dat, vi se va solicita prezenţa la Primărie, în faţa unei comisii care autorizează evenimentul. Veţi da personal detalii despre eveniment, veţi negocia locul de desfăşurare cu membrii comisiei şi veţi semna protocolul de colaborare cu Primăria.

Nu este atât de greu precum pare!

Aplicaţie:

Organizaţi o intervenţie urbană sub forma unui eveniment cultural în oraşul vostru. Identificaţi o asociaţie locală care să vă sprijine în procesul de autorizare a evenimentului. Alegeţi un loc potrivit pentru desfăşurarea evenimentului. Stabiliţi lista de activităţi care vor avea loc (de ex.: piesă de teatru, dans, audiţii muzicale, ateliere de pictură, sport, lecturi în aer liber, recital de poezie, etc). Încercaţi să atrageţi parteneri care să dea o mână de ajutor în derularea activităţilor. Propuneţi o strategie de comunicare a evenimentului.

CONCLUZII GENERALE:

Spaţiile publice reprezintă o resursă colectivă pe care o împărţim cu toţi ceilalţi concitadini. Modalităţile de utilizare a spaţiilor publice sunt foarte diverse: de la manifestări culturale şi artistice, până la exprimarea nemulţumirilor şi iniţierea unor mişcări sociale.

Spaţiile publice au evoluat în moduri diverse de-a lungul epocilor de „existenţă" urbană; în prezent, spaţiile publice sunt extrem de importante pentru vitalitatea oraşelor, dar în acelaşi timp ele se confruntă cu o serie de probleme care le ameninţă însuşi statutul de bun „public". De aceea, este important să ne conştientizăm drepturile şi responsabilităţile vizavi de spaţiile publice şi să luptăm pentru păstrarea acestora.

RESURSE:

1. Bibliografie:

Hadley Dyer& Marc Ngui, *Watch this space-designing, defining and sharing public spaces,*Kids Can Press, 2010.
Jan Gehl, *Viaţa între clădiri,* Editura Igloo Media, Bucureşti, 2011
Ciprian Mihali (coordonator), Artă, tehnologie şi spaţiu public, Editura Paideia, Bucureşti, 2005
Revista *Urbanismul*. Serie nouă, nr. 9/2011; editată de Registrul Urbaniştilor din România
Banksy, *Arta la zid*, Editura Vellant, Bucureşti, 2009

- siteuri despre spaţiul public

www.pps.org
www.urbanspaceinitiative.com

- siteuri despre artă publică şi artă stradală

(în România)
http://nonigallery.blogspot.com/
http://www.2020.ro/RomanianStencilArchive/
(în alte ţări)
http://www.bkrw.com/jef-aerosol-chuuuttt-video/
http://www.woostercollective.com/
http://www.ekosystem.org/
http://www.streetartutopia.com/
http://www.banksy.co.uk/
http://www.bkrw.com/jef-aerosol-chuuuttt-video/
www.florentijnhofman.nl
www.cedricbernadotte.com
www.starnocity.com
www.hehe.org.free.fr

- siteuri despre festivalul de artă urbană „Street Delivery"

http://blog.carturesti.ro
http://streetdelivery.ro

- site despre parkour (în România)

www.traceurs.ro/

- site despre jonglerie (în România)

www.juggler.ro

2. Credite foto:

-fotografii din arhiva personală;
-Ioana Maria Rusu: souk în Maroc; Street Delivery, Bucureşti 2011; Festivalul Street Heroes 2010; proiecţii video pe Biserica Anglicană, Street Delivery 2010
-Oana Oprea şi Balazs Kiss: trupa Raya, Festivalul Watumi, Braşov; jonglerii cu foc, Baia Mare (www.juggler.ro)
-Doina Vella: stencil Bucureşti
-Noni Mos: intervenţii urbane în Timişoara; sticker Timişoara (www.nonigallery.blogspot.com)
-Nuage Vert 2009, copyright HeHe, Paris: Green Cloud (www.hehe.org.free.fr)
-Kongjian Yu / Turenscape : panglica roşie
-www.traceurs.ro*:* parkour în Bucureşti
-www.urbanspaceinitiative.com: muzică de stradă în Cuba
-www.theyliewedie.org: ilustraţiile de la p. 14 şi p. 17
-www.florentijnhofman.nl: strada vopsită în galben
-www.starnocity.com: scaune improvizate din trunchi de copac
-www.cedricbernadotte.com: bănci din celofan industrial
-google images: Ontario Science Center, Canada; Cloud Gate, Anish Kapoor, Chicago

3. Fragmentul **Jonglerie şi animaţie stradală** a fost redactat cu ajutorul Oanei Oprea şi al lui Balazs Kiss
4. Fragmentul **Parkour** a fost redactat cu ajutorul lui Mihnea Simiraş

Mulţumiri Doinei Vella şi Zinei Macri pentru sugestii şi intervenţii pe text

Orașul meu

Orașul meu este un loc al distracției. El este împărțit în 2: o parte de groază și una plină de culori. Este despărțit de curcubeu, o dungă gigantică.

În partea stângă sunt numai locuri amuzante: carusele, topogane de opă, florile și pomii sunt din acadele și vată de zahăr, cascade din ciocolată, iepurași din zahăr. ~~norii sunt din~~ Pentru a urca la nori trebuie să parcurgi tot parcul, unde te așteaptă și norii din vată de zahăr și diverse cadouri.

În partea dreaptă este un loc mai întunecat, plin de magii, vrăjitoare, roboți, dragoni, tot felul de lucruri de groază și de speriat.

Animale cât mai deosebite dar haioase și prietenoase.

Apa este din sucuri de diverse culori.

Este un loc plin de copii care se distrează de minune. Ei joacă diverse stiluri de jocuri: baschet, fotbal, volei, alergări, cățărări, înot mii și mii de jocuri.

Bărbulescu Liliana
cls. a VII-a C

Viaţa socială a oraşului

Ioana Florea / Miruna Tîrcă

Obiective :

• Introducerea unor concepte şi teorii specifice disciplinelor care au ca obiect de studiu viaţa urbană (antropologie şi sociologie urbană).

• Familiarizarea cu diferite probleme şi provocări de ordin social, economic, politic, cu care se confruntă în prezent multe oraşe ale lumii.

• Enumerarea unor modalităţi de cercetare a vieţii urbane, a unor momente cheie din istoria studiilor urbane şi a unor discipline conexe, preocupate de aspecte diverse, punctuale ale vieţii urbane.

1. Ce sunt studiile urbane?

Oraşul nu înseamnă doar clădiri, şosele, parcuri, garduri, colţuri abandonate, conducte de apă, reţele de cabluri, ci mai ales interacţiuni între cetăţeni, contacte, relaţii sociale, situaţii de comunicare, directe şi indirecte. Toate acestea alcătuiesc complexitatea vieţii sociale urbane şi dau viaţă oraşelor. Oraşul reprezintă un sistem complex de organizare socială, care implică o serie de instituţii sociale şi o configuraţie tipică a relaţiilor sociale. Acest lucru face ca utilizatorii oraşului, relaţiile sociale pe care ei le dezvoltă în oraşe, modurile în care trăiesc şi locuiesc, problemele cu care se confruntă, spaţiul urban în general, să reprezinte obiectul de cercetare al *studiilor urbane moderne*. Acestea au început să se dezvolte treptat, încă din secolul al XIX-lea.
Oraşele din secolul al XIX-lea au cunoscut probleme specifice:

- creşterea densităţii locative;
- migraţia intensivă rural-urban şi imigraţia dinpre ţări mai sărace;
- industrializarea masivă;
- poluarea, necunoscută până atunci;
- precaritatea infrastructurii (drumuri, aducţiuni de apă potabilă, reţele de canalizare, etc.);
- creşterea tensiunilor în legătură cu inegalităţile sociale puternic vizibile.

În paralel, se produceau schimbări radicale în domenii esenţiale cum ar fi: organizarea muncii, organizarea fluxurilor de capital, organizarea claselor sociale, organizarea familiilor. **Nevoia de a înţelege aceste schimbări şi de a rezolva problemele asociate lor a stimulat deschiderea unor domenii noi de gândire, dezbatere, acţiune şi studiu**. Provocarea a fost acceptată de gânditori şi practicieni care, prin realizările lor, au devenit întemeietorii unor discipline precum:

- **sociologia urbană** (disciplină care studiază activităţile şi interacţiunile sociale din mediul urban);
- **antropologia urbană socială/ culturală** (disciplină care studiază diversitatea modurilor de viaţă din oraş);
- **geografia umană** (disciplină care studiază relaţiile oamenilor şi ale comunităţilor umane cu teritoriul lor);

- **psihologia mediului** (disciplină care studiază relaţiile oamenilor şi ale comunităţilor umane cu obiectele, spaţiile, construcţiile, elementele şi fenomenele naturale care îi înconjoară);
- **urbanismul** (disciplină care studiază teritoriul oraşelor şi propune reguli de utilizare, împărţire, administrare a acestuia, în beneficiul tuturor locuitorilor);
- **ecologia** (disciplină care studiază relaţia dintre toate organismele vii şi mediul lor de viaţă).

Toate aceste discipline sunt interconectate şi au un scop comun: să ofere o cât mai bună înţelegere a tot ceea ce înseamnă viaţa socială urbană. O parte din teoriile expuse în cadrul lor au influenţat diverse mişcări sociale urbane, despre care vom vorbi în acest capitol. Din anii '60 ai secolului al XX-lea, studiile urbane au devenit din ce în ce mai numeroase; astăzi abundă colaborările multi-disciplinare şi *studiile interdisciplinare.* În paralel, problemele oraşelor au devenit mai complexe, resursele lor mai variate, spaţial şi demografic s-au extins din ce în ce mai mult, iar tehnologii noi şi evenimente globale au influenţat dezvoltarea lor.

La ce ne folosesc studiile urbane?

Studiile de sociologie, antropologie, psihologia mediului, geografie umană analizează îndeaproape viaţa locuitorilor oraşelor şi scot la iveală aspecte nebănuite ale acesteia sau oferă explicaţii neaşteptate unor lucruri care par banale; aceste studii pot fi centrate pe grupuri sociale mai puţin vizibile, strategii de supravieţuire, de cooperare şi de întrajutorare, reţele sociale active, mecanisme care generează unele probleme sociale, etc. De aceea, studiile sociale urbane nu sunt utile doar în mediul academic: ele oferă date şi materiale importante celor care decid la nivel urban şi concep strategiile de dezvoltare a oraşelor. În afara acestor aspecte, studiile urbane ne sunt de folos tuturor, în sensul că ne ajută să ne înţelegem mai bine unii pe alţii şi să ne îmbunătăţim viaţa cotidiană.

Cercetătorii sociali urbani analizează îndeaproape impactul sistemelor politice şi economice contemporane asupra vieţii oamenilor în mediul urban. Studiile lor evidenţiază aspectele problematice care decurg din acest impact dar şi posibile soluţii.

Spre exemplu, modul antropologilor de a analiza/ înţelege/ explica oraşul este unul aparte: antropologia studiază interacţiunile de zi cu zi, experienţele cotidiene ale oamenilor în oraş, negocierile dintre grupuri şi persoane diferite – pe scurt, *realitatea micro-socială,* aşa cum este ea numită în studiile de specialitate. Antropologia oferă analize amănunţite ale diverselor grupuri/ comunităţi/ clase economice/ vecinătăţi/ aglomerări umane/ reţele sociale, astfel încât să faciliteze comunicarea şi înţelegerea între acestea. Perspectiva antropologică oferă şi o critică (adesea constructivă) asupra culturii şi lumii sociale.

Perspectiva antropologică ar trebui să se afle la baza oricărui proiect de dezvoltare socială, economică şi culturală. Multe descrieri culturale, proiecte sociale sau programe de ameliorare a vieţii şi a umanităţii au dat greş în istorie, tocmai pentru că le-a lipsit o perspectivă antropologică.

Spaţiul urban

Viaţa socială a oraşului este strâns legată de spaţiul urban. Relaţiile dintre viaţa socială şi spaţiul urban reprezintă obiectul de studiu al disciplinelor urbane. În spaţiul urban, oamenii interacţionează şi îşi desfăşoară relaţiile sociale, se bucură sau se sperie, au sau iau în posesie anumite spaţii urbane, dezvoltă sentimente de afecţiune pentru unele sau au amintiri legate de altele. *Spaţiul urban* este un termen caracterizat de polisemie, flexibilitate dar şi de ambiguitate. De aceea, este dificil să se ajungă la o definiţie unică a spaţiului urban, general acceptată în toate ştiinţele socio-umane.

Cu toate acestea, vom încerca să oferim câteva coordonate principale. O definiţie generală a spaţiului urban se referă la *aspectele fizice şi materiale,* legate de geografia pură, şi atunci avem în vedere termeni precum: teritoriu, teren, locaţie, loc, spaţiu construit, areal, elemente materiale. Dar există şi o definiţie socială a spaţiului urban, care se referă la semnificaţiile/ însemnătatea/ sensurile/ rosturile pe care diverse spaţii urbane le au în viaţa socială, pentru oameni diverşi, în

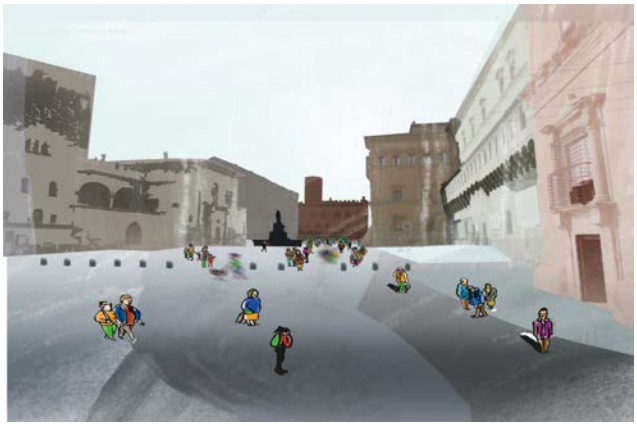
diverse situaţii de interacţiune. Această definiţie ne propune să înţelegem spaţiul urban ca un *„construct social"* – adică un lucru care nu înseamnă nimic în sine, ci are însemnătate numai în măsura în care oamenii îl folosesc, îl cunosc, îi dau un nume, îl doresc, îl negociază, etc.

De reţinut:

Studiile sociale urbane analizează viaţa urbană în toată complexitatea ei. Prin intermediul explicaţiilor şi informaţiilor oferite în cadrul studiilor urbane, putem să înţelegem mai bine realitatea şi fenomenele sociale, culturale şi economice care se întâmplă în mediul urban din jurul nostru; putem să înţelegem cauzele acestor fenomene; putem să înţelegem diversitatea socio-culturală, să găsim noi posibilităţi de a trăi împreună şi de a folosi în mod creativ spaţiile urbane.

2. Viaţa socială a oraşului şi implicaţiile ei: principalele teme ale studiilor urbane

Cum am spus la început de capitol, studiile sociale urbane au început în secolul al XIX-lea prin a analiza viaţa locuitorilor din oraşele industriale. Mulţi oameni începeau să migreze din mediul rural pentru a lucra şi pentru a avea un salariu constant în fabricile noi din oraşele aflate în plină dezvoltare.



Astfel, primele întrebări la care au încercat să răspundă cercetările sociale urbane de atunci au fost**: „Cum se organizează oamenii în aceste oraşe noi, în cadrul unui nou mod de viaţă? Cum se adaptează ei acestor schimbări şi ce fel de relaţii sociale dezvoltă între ei?"**

Apoi, pe măsură ce tot mai mulţi oameni au migrat, s-au stabilit şi au început să locuiască permanent în oraş, cercetătorii urbani au încercat să afle răspunsul la noi întrebări: **„Cum locuiesc oamenii în aceste oraşe în creştere, care sunt condiţiile lor de viaţă şi cum folosesc ei oraşele?"**

Toţi cei care veneau în oraşe sperau la o viaţă mai bună. De exemplu, cele mai multe femei care veneau să lucreze în oraşe sperau să trăiască într-o societate urbană mai deschisă, în care să nu fie cenzurate şi limitate, cum se întâmpla adesea în mediul rural tradiţionalist. Dar, pentru mulţi, viaţa urbană se dovedea la fel de grea ca în mediul rural, deşi resursele oraşelor erau mult mai numeroase decât resursele satelor. În schimb, în oraşe, accesul către anumite resurse (terenuri şi proprietăţi, şcoli şi facultăţi de calitate, putere de decizie) era permis doar anumitor persoane şi grupuri de influenţă. Devenind conştienţi de aceste inegalităţi, oamenii cu acces limitat către resurse au început să se revolte şi să îşi ceară drepturile – şanse egale, acces legal către resurse şi democraţie. Aceste mişcări sociale au devenit teme de interes pentru cercetătorii sociali urbani, care au vrut să înţeleagă **„cum colaborează oamenii în mişcările sociale urbane şi care sunt schimbările pe care acestea le produc în societate".**

Aceste trei seturi de întrebări au devenit punctul focal al studiilor sociale urbane ale secolului XX şi continuă să preocupe cercetătorii din ziua de azi. În sub-capitolele următoare, vor fi prezentate cele mai importante şi actuale dezbateri şi concluzii ale cercetătorilor urbani asupra temelor ridicate de aceste întrebări.

Grupuri sociale urbane şi stiluri de viaţă

Oraşele înseamnă mari aglomerări de oameni care nu se cunosc între ei dar care folosesc împreună diverse resurse: spaţii publice, infrastructură, servicii publice şi instituţii, ansambluri de locuinţe, elemente de mediu, locuri de muncă, etc. La prima vedere, oraşele sunt haotice şi ameţitoare; totuşi, privind atent, se observă că viaţa urbană are un ritm specific, pe care cei mai mulţi locuitori îl cunosc şi îl urmează. Oamenii respectă anumite reguli scrise şi nescrise, reuşind, mai mult sau mai puţin, să îşi împartă resursele şi să trăiască împreună. Spre exemplu, în marea lor majoritate, locuitorii urbani respectă regulile de trafic, respectă persoanele cu nevoi speciale, respectă rândul la coadă, plătesc pentru serviciile publice şi respectă un program de şcoală sau de lucru. Mai mult decât atât, nu intră în interacţiune cu toată lumea de pe stradă, nu se îmbracă în armură şi nu intră în casele altora, etc. Toate aceste lucruri se datorează *ordinii sociale a vieţii urbane*.

Cercetătorii sociali au fost mereu interesaţi de modurile în care oamenii ajung să accepte respectiv să conteste sau să încalce această ordine. În plus, au fost interesaţi de modurile şi condiţiile în care această ordine se schimbă sau se negociază, între grupuri situate pe poziţii opuse. Este important de reţinut că cercetătorii sociali încearcă să înţeleagă punctele de vedere, motivele şi viziunile tuturor oamenilor, fără să îi judece şi fără să îi împartă în „oameni răi" şi „oameni buni". Este rolul sistemului juridic să decidă dacă anumite fapte care încalcă ordinea socială sunt de condamnat şi care este condamnarea cuvenită. Pe de altă parte, sistemul juridic se adaptează schimbărilor sociale produse de-a lungul timpului, tocmai datorită indivizilor care contestă ordinea socială. Spre exemplu, comerţul cu sclavi era legal în secolul al XIX-lea, în timp ce acum este ilegal; votul femeilor era ilegal în Elveţia, până în anii '70 ai secolului al XX-lea, iar acum este legal.

Concepte introduse:

Ordinea socială se numără printre conceptele cel mai dificil de explicat, legate de viaţa socială: cum anume se formează ea, cum anume se păstrează, cum anume se contestă şi cum se încalcă – toate acestea sunt întrebări pe marginea cărora s-au scris mii de cărţi şi studii. Desigur, există excepţii şi ocazii speciale, există momente în care ordinea socială este contestată sau încălcată, cum ar fi de exemplu, în timpul unui carnaval stradal sau în timpul unor revolte de stradă.

Ordinea socială este puternică dar flexibilă în timp. Ordinea socială nu reprezintă un concept imuabil, ale cărui înţelesuri nu se schimbă niciodată, dimpotrivă, este un concept aflat într-o permanentă transformare sau negociere. De aceea, cercetătorii sociali privesc respectarea, contestările sau încălcările ordinii sociale urbane în primul rând ca pe o dovadă a *diversităţii modurilor de viaţă urbane*. Vom discuta în continuare despre această diversitate a modurilor de viaţă ale locuitorilor oraşului şi despre raportarea lor la ordinea socială.

Caracteristici ale grupurilor sociale

Grupurile sunt forme de asociere a oamenilor care au în comun anumite valori, idealuri, anumite scopuri sau îndatoriri, un anumit stil de viaţă şi care vor să fie în legătură unii cu alţii. Grupurile pot fi primare, precum familia, cuplul sau grupul de prieteni foarte apropiaţi, respectiv pot fi secundare, în care membrii grupului nu comunică permanent şi nu se cunosc în intimitate.

Faptul că oamenii fac parte din grupuri diferite contribuie la ordinea socială generală: îi ajută pe oameni să nu fie izolaţi ci să colaboreze sau să se regăsească în cadrul unui grup. Pe de altă parte, atunci când grupuri diferite intră în conflict, acest fapt ameninţă ordinea socială.

Locuitorii oraşului pot face parte din multe grupuri – familie, grup de prieteni, grup de colegi de şcoală sau serviciu, grup de parteneri pentru practicarea unui hobby sau pentru promovarea unei idei, grupuri de discuţie online, fan-cluburi, etc. Grupurile pot fi mai mult sau mai puţin stabile, pot primi noi membri sau se pot destrăma, îşi pot schimba idealurile sau scopurile de-a lungul timpului, pot fi omogene (când membrii lor au multe caracteristici comune) sau heterogene (când membrii lor au multe caracteristici diferite).

Spre deosebire de mediul rural, *există o mare varietate şi diversitate a grupurilor sociale în oraşe*. Indivizii pot forma grupuri şi pot avea stiluri de viaţa similare în funcţie de vârstă sau de apartenenţă etnică, de exemplu. Pe de altă parte, sunt persoane care pot avea stiluri de viaţă similare şi pot face parte din acelaşi grup, în ciuda diferenţelor de vârstă şi de apartenenţă etnică; un astfel de exemplu sunt grupurile bazate pe preocupări comune, cum ar fi cele de ecologişti, artişti, activişti sociali, speologi, jurnalişti de investigaţie, antropologi, etc. Grupurile se pot forma totodată în jurul unor gusturi comune, legate de ascultarea unor anumite stiluri de muzică, de practicarea unor sporturi, de lecturi sau de preferinţe pentru petrecerea timpului liber. Cu alte cuvinte, grupurile sunt adeseori determinate de stilurile de viaţă pe care le adoptă indivizii.

Mai mult, *stilurile de viaţă se pot clasifica în diurne şi nocturne*. O altă diferenţă între mediul rural şi cel urban este legată şi de faptul că, în oraşe, se întâmplă frecvent ca activităţile sociale să se prelungească pe timpul nopţii. Activităţile nocturne reprezintă unul dintre aspectele cheie care diferenţiază mediile urbane de cele rurale sau de suburbii. În oraşe există transport nocturn, oameni care lucrează noaptea, alţii care petrec sau se plimbă pe timpul nopţii. Viaţa de noapte în sine reprezintă un mod de a trăi, ceea ce a condus la existenţa unor discipline precum *„antropologia nocturnă"*, care se ocupă de studierea modurilor în care oamenii şi activităţile lor utilizează şi transformă spaţiile, pe timp de noapte.

Viaţa de noapte, Berlin

Electrificarea oraşelor a însemnat marcarea unei noi ere şi a extins considerabil perioada de activitate urbană, fapt care a contrastat puternic cu viaţa rurală. Totodată, a afectat procesele de producţie, în sensul în care fabricile puteau funcţiona încontinuu. Prin comparaţie, agricultura, activitate definitorie pentru mediile rurale, era limitată de ritmurile naturii: zi-noapte. În prezent, există oraşe care funcţionează „24 din 24", în care practic activitatea nu se opreşte niciodată. Spaţiul nocturn a fost într-o mare măsură „colonizat" de practicile de consum şi industriile aferente: divertismentul, consumul de alcool, publicitatea, etc. Cu toate acestea, există grupuri care preferă stiluri alternative de viaţă nocturnă, bazate nu atât pe consum cât pe reţele de cooperare/ socializare.

Diversitate şi segregare socială

Într-o societate urbană cu un grad ridicat de solidaritate socială, multe dintre grupurile sociale interacţionează şi se regăsesc în spaţii comune, unde schimbă informaţii, idei sau derulează activităţi comune.

Într-o societate cu un grad scăzut de solidaritate socială, grupurile sociale rămân adeseori izolate unele faţă de altele; unele grupuri sociale nu vor să aibă de-a face cu altele, nu vor să împartă spaţii şi resurse sau să dezvolte conversaţii, negocieri şi dialoguri. Frecvent, diferenţele care separă grupurile sociale sunt de ordin etnic, rasial, cultural, religios şi socio-economic.

Alteori, diferenţele se fac în funcţie de gusturi, de preferinţe sau pur şi simplu de locurile pe care le frecventăm. Criteriile după care se construiesc şi se legitimează aceste diferenţe sunt, de obicei, legate de stereotipuri şi de prejudecăţi. Odată instalate şi propagate, este foarte dificil ca aceste criterii să fie înlăturate din gândirea majoritară a unei societăţi, iar uneori ele ajung să aibă rezultate tragice şi dezastruoase, cu efecte negative pe termen lung asupra respectivei societăţi (de ex.: războaie civile, conflicte religioase, holocaust). În unele situaţii, grupurile sociale care se consideră diferite se pot izola unele faţă de altele în cartiere diferite ale oraşului, pot intra în conflict direct (lupte de stradă) sau în conflict indirect (prin prejudecăţi negative, prin confruntări în mass-media, prin discriminare, xenofobie).

Acestea sunt situaţii problematice, în care diversitatea produce *segregare* (separare) între oameni – ceea ce contribuie la transformarea ordinii sociale paşnice într-o ordine/ organizare socială bazată pe izolare şi agresivitate. În astfel de situaţii, toate grupurile sociale sunt afectate; *toate au de pierdut*: schimburile de cunoştinţe şi idei sunt blocate, colaborarea este blocată, găsirea de noi soluţii pentru probleme urbane este inhibată, starea de nesiguranţă este agravată şi se dezvoltă nemulţumirea generală.

Concepte introduse:

Xenofobie - este un termen originar din limba greacă şi se referă la o *frică nerezonabilă sau ură faţă de străini* şi de necunoscut în general. Această frică poate fi legată de o etnie diferită, de o cultură sau de o religie diferită, dar se poate referi şi la oameni necunoscuţi, activităţi sau concepte necunoscute. Xenofobia este adesea provocată de inegalităţile sociale sau de temerile conform cărora străinii reprezintă un pericol la adresa identităţii unui grup; de aceea, dorinţa celor care se manifestă astfel este de a elimina orice şi pe oricine ar reprezenta un pericol la adresa unei presupuse purităţi.

De aceea este foarte important ca indivizii care locuiesc în mediile urbane caracterizate de o mare diversitate să înveţe să accepte diferenţele etnice, rasiale, religioase, culturale şi socio-economice. Toleranţa reprezintă unul din principiile cheie pentru o dezvoltară armonioasă a oraşelor, în plan social.

Exemplul 1

În Marea Britanie şi Germania, grupurile de suporteri ai unor echipe de fotbal intră din când în când în conflict direct, recurgând la acte de violenţă în spaţiile publice. Adesea, aceste grupuri sunt din oraşe sau din cartiere diferite. În urma conflictelor, echipele de fotbal sunt depunctate, locuitorii oraşelor sau ai cartierelor respective dezvoltă prejudecăţi faţă de locuitorii oraşului/ cartierului rival (cum că toţi sunt la fel ca grupul de suporteri rivali, deci toţi trebuie evitaţi şi duşmăniţi), iar unii locuitori devin chiar victime colaterale ale violenţelor.

Exemplul 2

Până în anii ’90 ai secolului al XX-lea, cele mai multe oraşe din Africa erau separate prin ziduri, sârmă ghimpată şi soldaţi, în două părţi: o parte mai bogată, cu infrastructură bună, în care locuiau colonialiştii albi şi o parte săracă, cu infrastructură precară, în care locuiau băştinaşii africani. Milioane de oameni erau separaţi astfel. Africanii aveau voie să treacă în partea albilor numai cu permis de muncă; muncile pe care africanii le făceau pentru albi erau toate munci „de jos”, de servitori. Căsătoriile între cele două grupuri segregate erau interzise, albii care voiau să se căsătorească cu africani erau obligaţi să renunţe la drepturile de „albi” şi să se mute în partea săracă, dincolo de sârma ghimpată. Mulţi oameni au murit încercând să depăşească aceste bariere sociale.

„Indezirabilii”

Aşa cum am văzut, atunci când locuitorii oraşului nu reuşesc să se bucure de diversitatea lor şi de diversitatea modurilor de viaţă posibile, acest lucru conduce la separarea grupurilor sociale; oamenii ajung să trăiască în izolare sau în agresivitate. Deşi toţi indivizii au de pierdut în urma segregării, unele grupuri sunt afectate mai puternic decât altele. Anumite grupuri sociale devin considerate drept unicele sau cele mai vinovate pentru problemele din societate; altele ajung să fie considerate ameninţări la adresa ordinii sociale. Astfel de grupuri au cel mai mult de suferit de pe urma segregării. Diverşi cercetători în ştiinţe sociale au studiat aceste categorii de oameni,

percepute ca „indezirabile" de majoritatea locuitorilor urbani, în primul rând pentru că perturbă ordinea socială a spaţiilor standardizate din oraş. Cu toate acestea, adesea, indezirabilii nu sunt anti-sociali sau periculoşi, ci sunt în conflict cu practicile, valorile, reprezentările celor care au planificat sau planifică spaţiile oraşului. De aceea, în mod ideal, planificarea spaţiilor oraşului trebuie să fie rezultatul unui consens general social, fapt care trebuie să fie complementar cu existenţa unor politici publice şi sociale de calitate.

Categorii de „indezirabili"

Refugiaţi şi imigranţi. Spre exemplu, în oraşele în care procesul de emigraţie este în creştere, imigranţii şi refugiaţii sunt consideraţi drept principalii vinovaţi pentru problemele socio-economice, în pofida faptului că studiile sociale arată că ei aduc avantaje considerabile societăţii-gazdă: acceptă munca slab remunerată şi unele munci evitate de populaţia stabilă, sau acceptă prestarea muncii grele, desfăşurate în medii toxice sau riscante. Fiind izolaţi de ceilalţi locuitori ai oraşului, neavând relaţii directe şi egale cu ceilalţi locuitori, având unele caracteristici aparent diferite (port, limbă, aspect), populaţiile de imigranţi şi refugiaţi devin ţinta suspiciunilor din partea altor grupuri sociale iar prezenţa lor devine „indezirabilă".

De-teritorializare şi **re-teritorializare** reprezintă termeni care se referă la marile mişcări de populaţii şi care îi preocupă în egală măsură atât pe urbanişti cât şi pe sociologi sau antropologi. De-teritorializarea reprezintă migraţia forţată, datorată unor factori cum ar fi opresiunea politică, intoleranţa religioasă, războiul, foametea, sărăcia extremă. Atunci când aceste mişcări de mase sunt însoţite şi de transferarea practicilor şi a obiceiurilor culturale specifice locului de origine, fenomenul se numeşte re-teritorializare. Spre exemplu, în Marea Britanie, migraţia masivă a locuitorilor din fostele colonii britanice a transformat semnificativ compoziţia socială a oraşelor. În prezent, Londra este un oraş multicultural, în care se vorbesc peste trei sute de limbi diferite.

Din păcate, multe grupuri etnice şi religioase, care au fost nevoite să se refugieze sau să migreze, au beneficiat de un succes redus în ceea ce priveşte re-teritorializarea. Spre exemplu, poporul tibetan este unul care nu a reuşit re-teritorializarea; în prezent, rămâne un popor de-teritorializat, deşi a avut o ţară a lui. Tibetul a fost invadat de China în 1950, iar cultura tibetană a fost supusă de atunci persecuţiilor constante. Un număr ridicat de tibetani a emigrat în alte ţări (în special în India), în care liderii religioşi au creat centre ale culturii tibetane. Cu toate acestea, o mare parte a tibetanilor este în prezent de-teritorializată, locuind în diverse ţări din lume, fără a avea un stat tibetan. Există şi situaţii în care indivizii sunt de-teritorializaţi, dar, spre deosebire de tibetani, nu au avut niciodată o ţară a lor; un exemplu în acest sens îl reprezintă poporul kurd, care locuieşte pe teritoriul Turciei, Iranului, Irakului şi Siriei.

În multe cazuri, fluxul de indivizi care se adaugă unui oraş în urma unor fenomene precum de-teritorializarea nu reuşeşte să fie absorbit în mod corespunzător, iar cei refugiaţi sau imigranţii ajung să locuiască în condiţii precare, fără să aibă acces la resursele socio-economice. Acest lucru conduce la apariţia multiplelor probleme de ordin social; adeseori, tinerii de-teritorializaţi şi neintegraţi în noile oraşe ajung să trăiască în situaţii de risc, devenind victime ale sărăciei extreme, ale traficului de persoane, ale exploatării prin muncă.

Persoane fără adăpost. O altă categorie de „indezirabili" se referă la persoanele fără adăpost, care trăiesc o viaţă complet izolată de restul locuitorilor. Astfel de persoane se găsesc în cele mai multe oraşe ale lumii. Prezenţa lor în locurile publice este nedorită, iar autorităţile iau măsuri pentru ca parcurile şi băncile să nu mai fie „locuite" de persoane fără adăpost. Adesea, astfel de indivizi nu sunt trataţi ca persoane, ci mai degrabă ca o ameninţare la adresa ordinii sociale. Cu toate acestea, studiile sociale realizate în multe ţări au arătat încă din anii '60 ai secolului al XX-lea că persoanele fără adăpost, în marea lor majoritate, sunt inofensive, ba chiar prezenţa lor îi îndepărtează pe răufăcătorii periculoşi. În schimb, măsurile luate împotriva persoanelor fără adăpost, cum ar fi plasarea gardienilor în parcuri, reducerea numărului de bănci, îngrădirea

unor spaţii, fac ca locurile respective să devină pustii şi, astfel, propice unor activităţi ilegale grave (precum traficul de persoane, tâlhăria, violenţele între găşti).

De exemplu, în Bucureşti sunt peste 10.000 de persoane fără adăpost, marea majoritate vârstnici săraci şi copii inofensivi (unii fugiţi din cauza abuzurilor din familie). Pentru ei, soluţia nu este evacuarea din parcuri şi din adăposturile improvizate, ci asigurarea unor locuinţe sociale şi a unor servicii sociale care să le asigure demnitatea şi reintegrarea socială.

Bucureşti, persoană fără adăpost, 2011

Adolescenţii „indezirabili". Spaţiul construit al oraşului este un spaţiu al adulţilor: adulţii decid, proiectează, construiesc, demolează. În viziunea adulţilor asupra oraşului, copiii şi adolescenţii sunt fie în pericol, fie periculoşi, atunci când se află neînsoţiţi în spaţiile publice urbane. Această viziune, care se reflectă în reguli, strategii, construcţii, organizare şi intervenţii spaţiale, duce la o continuă îndepărtare a copiilor şi adolescenţilor de spaţiile publice urbane şi la o continuă transformare a lor într-un grup social alienat şi lipsit de putere – grup adesea „indezirabil" în spaţiile publice ale oraşului şi în oraş, în general. În anii '50 ai secolului al XX-lea, tinerii care agreau cultura *rock'n'roll* erau văzuţi ca o problemă socială; în anii '60, tinerii *hippy* erau consideraţi devianţi, o ameninţare la adresa ordinii publice; în anii '70, tinerii *punk* erau văzuţi ca fiind periculoşi; în anii '80, tinerii care cântau *hip-hop* sau dansau *break dance* erau suspecţi; în anii '90, tinerii care organizau petreceri cu muzică electronică erau la rândul lor o ameninţare; în anii 2000, tinerii anarhişti sunt cei periculoşi. Totodată, de-a lungul acestor timpuri, tinerii care practicau sporturi urbane (skateboard-ing, parkour) şi care desenau graffiti au fost consideraţi la rândul lor periculoşi. Toate aceste grupuri promovează valori diferite şi moduri de viaţă diferite de cele ale majorităţii adulţilor; dacă strâng un număr mare de adepţi, aceste grupuri devin „subculturi". Antropologii care le-au studiat de-a lungul acestor decenii au arătat că, în ciuda imaginii de „indezirabile", cele mai multe subculturi ale adolescenţilor şi tinerilor au, pe lângă latura de revoltă împotriva societăţii de consum a adulţilor, o doză considerabilă de creativitate.

Pentru adulţi, copiii şi adolescenţii reprezintă grupuri percepute ca „indezirabile" în spaţiile publice şi, în acelaşi timp, grupuri de viitori decidenţi ai oraşelor, de generaţii care vor „moşteni" oraşele prezentului. Această natură dual a prezenţei lor în oraşe şi acest dublu rol pe care îl îndeplinesc în viaţa socială au generat câteva direcţii diferite în studiile urbane dedicate: pe de o parte, s-au dezvoltat studiile urbane preocupate de copiii şi adolescenţii delincvenţi, de mecanismele sociale din oraş care induc astfel de practici din partea lor, de

mecanismele sociale din oraş prin care astfel de practici pot fi prevenite; pe de altă parte, s-au dezvoltat studiile urbane preocupate de copii şi adolescenţi ca grupuri contestatare creative, ca subculturi care reinventează oraşul prin sporturi şi arte urbane (graffiti, skateboard, breakdance, etc.), subminând cultura dominantă şi segregativă a adulţilor. O direcţie importantă a fost deschisă de istoricul de arhitectură Iain Borden prin studiul subculturilor tinerilor (*youth subcultures*) bazate pe sporturi urbane şi practici graffiti, prin care oraşul este re-inventat iar spaţiile publice în aer liber capătă semnificaţii şi utilizări noi.

Complementar, s-au dezvoltat studiile urbane preocupate de copii şi adolescenţi ca cetăţeni ai oraşului, ca experţi ai oraşului, ale căror cunoştinţe şi păreri trebuie înţelese şi preluate în planurile de dezvoltare ale oraşului. Aceste studii susţin ideea că este nevoie de recunoaşterea creativităţii adolescenţilor, a subculturilor lor şi nu de îngrădirea lor ca „indezirabile".
Conform ultimului raport UNICEF (2011), numărul total al adolescenţilor din lume era de 1,2 miliarde în 2009. Dintre ei, 50% locuiesc în oraşe şi aglomerări urbane. Din total, 90% provin din ţări cu economii în curs de dezvoltare, fiind afectaţi de probleme sociale complexe, de la lipsa educaţiei, la lipsa hranei. Problemele afectează în primul rând adolescentele – 600 milioane de adolescente trăind în ţări sărace. În ultimele decenii, eforturile organizaţiilor transnaţionale au fost concentrate asupra copiilor cu vârsta sub 5 ani, încercând reducerea mortalităţii infantile şi creşterea şanselor de supravieţuire în primii ani de viaţă. Preocuparea pentru adolescenţi a lipsit până recent, deşi 70 de milioane de adolescenţi din oraşele lumii nu au acces la educaţie, iar cauzele principale ale decesului în rândul adolescentelor sunt sarcina şi naşterea – probleme sociale aflate la intersecţia lumilor sociale ale adolescenţilor şi adulţilor.

De reţinut:

Într-un oraş, există o mare varietate a grupurilor sociale şi a stilurilor de viaţă; în general, oamenii dezvoltă strategii de convieţuire şi încearcă să respecte anumite norme sociale, făcând astfel posibilă coabitarea şi locuirea în oraşe; pe de altă parte, există situaţii în care grupurile sociale rămân separate între ele, neexistând punţi de comunicare sau legături sociale; acest lucru conduce la apariţia unor probleme sociale şi la apariţia unor categorii de indivizi considerate „indezirabile" (de ex.: imigranţi, refugiaţi, persoane fără adăpost, anumite grupuri de adolescenţi şi subculturi, etc.); ca locuitori urbani, este foarte important să fim toleranţi şi să învăţăm să acceptăm diferenţele etnice, rasiale, religioase, culturale şi socio-economice.

3. Locuirea urbană

Există modalităţi diferite de a locui; să ne gândim doar la câteva distincţii simple şi familiare: *a locui la casă* vs *a locui la bloc* sau *a locui la sat* vs *a locui la oraş*. Fiecare dintre aceste distincţii se referă la un stil diferit de viaţă. Tipurile de locuinţe şi modurile de a locui s-au transformat de la epocă la epocă. Dacă locuirea tradiţională, în comunităţi rurale răspândite pe arii relativ mici, a caracterizat aşezările umane de-a lungul mai multor secole, locuirea şi marile aglomerări urbane se impun într-un ritm din ce în ce mai alert. Industrializarea a schimbat radical modul de viaţă şi de locuire pentru milioane de indivizi. În perioada anilor '30 ai secolului al XX-lea a debutat proiectarea funcţionalistă a oraşelor, promovând conceptul „oraşului dormitor", cu funcţiuni bine stabilite şi delimitate. Oraşele cu numeroase şosele şi blocuri supraetajate, cu puţine spaţii publice, păreau soluţia perfectă pentru a asigura un adăpost milioanelor de muncitori. A durat câteva decenii până când paradigma funcţionalistă a început să fie pusă sub semnul întrebării, în timp ce tipuri noi de locuire (blocuri mici, case cu consum energetic zero, apartamente folosite în comun de grupuri de prieteni, etc.) au prins contur şi s-au răspândit. Aşadar, modalităţile de locuire se află într-o permanentă schimbare şi adaptare. În prezent, este promovat din ce în ce mai mult conceptul unei locuiri ecologice şi durabile, în acord cu mediul înconjurător şi cu un consum cât mai redus de resurse.

Cartiere şi blocuri. Oraşele româneşti, aşa cum ne sunt familiare celor mai mulţi dintre noi, sunt structurate în habitate urbane pe care le cunoaştem sub numele de **cartiere**. În cartea sa de geografie urbană numită „Oraşul sub lupă", autorul Marius Cristian Neacşu caracterizează cartierele în felul următor: *„Cartierele sunt zone relativ întinse ale oraşului, ce pot fi identificate mental de observator şi care au o anumită calitate internă care le este proprie. Sunt celule fundamentale ale spaţiului social urban(...). Cartierul poate imprima atitudini şi comportamente specifice locuitorilor săi. (...) Practic, la nivel perceptiv, fiecare cartier este unic, imprimând un anumit spirit de apartenenţă locuitorilor săi. (...) Caracteristicile fizice ce marchează cartierele sunt reprezentate prin anumite comunităţi specifice, ale căror componente sunt de o varietate infinită: textură, spaţiu, forme, detalii, simboluri, tipul şi culoarea construcţiilor, semnificaţii sociale cu o anumită încărcătură emoţională, tipul de activitate, funcţii, locuitori, grad de întreţinere/uzură, topografie, etc."*[1]

Blocul este o unitate de locuit în cadrul cartierului. Cartierele de blocuri caracterizează marea parte a oraşelor din România. Acest lucru se datorează perioadei de dictatură comunistă şi proceselor intense de urbanizare forţată care au avut loc în acea perioadă. Regimul comunist a dorit să creeze oraşe noi cu orice preţ, cărora să le corespundă totodată un „om nou". În acest sens au fost clădite fie oraşe noi în apropierea centrelor industriale, fie zeci de cartiere de blocuri în oraşele existente, uneori amplasate pe locul zonelor istorice demolate în acest scop. O parte semnificativă a populaţiei rurale a fost determinată să se mute în noile locuinţe de la oraş.

Blocul şi spaţiile lui tipice (scara blocului, holurile, balcoanele, peticele de grădină din faţa blocului) determină un anumit tip de locuire, generând diverse fenomene care au constituit obiectul a numeroase studii româneşti de cercetare socio-antropologică. Este vorba despre *fenomene de convieţuire, relaţionare socială, cooperare şi întrajutorare la nivel de familii sau vecinătate*, reţele economice informale, modalităţi de organizare şi administrare. La nivelul vieţii sociale urbane, vecinătăţile de cartier poartă semnificaţia unei solidarităţi de grup elementare care se poate manifesta sub diverse forme: vecini care se sprijină reciproc făcându-şi mici servicii şi stabilind astfel o reţea de relaţii, vecini care se ajută la creşterea copiilor, vecini care se invită la diverse evenimente de familie, vecini care îşi petrec împreună timpul liber, utilizând spaţiile disponibile cum ar fi băncile şi spaţiile verzi din faţa blocului, garajele, chioşcurile sau chiar maidanele aflate în proximitate. Am menţionat despre toate aceste lucruri pentru că fiecare dintre ele se referă la forme de organizare socială specifice peisajului urban românesc.

Bucureşti, 2011, cartierul Pantelimon

Suburbiile. Spre deosebire de cartiere, suburbiile reprezintă un alt tip de locuire. Suburbiile sunt zone rezidenţiale asociate unor mari oraşe din lume. Suburbiile există şi în România, dar nu reprezintă (încă) un tip de locuire specific peisajului românesc. Aceste zone nu se încadrează neapărat la categoria zonelor urbane, dar nici la cea a zonelor rurale. Suburbiile pot constitui zone rezidenţiale aflate în oraş sau zone rezidenţiale separate de oraş şi situate la distanţă faţă de ariile centrale urbane. *Locuirea într-o suburbie presupune utilizarea permanentă a automobilului.* Densitatea populaţiei este mai scăzută în suburbii decât în ariile centrale. Suburbiile s-au

1 Marius Cristian Neacşu, Oraşul sub lupă, Editura Pro Universitaria, 2010, p. 104-105.

dezvoltat începând cu secolele XIX şi XX, odată cu procesele de industrializare şi de creştere economică. Mulţi dintre cercetătorii care au studiat istoria şi evoluţia suburbiilor au ajuns la concluzia că suburbiile de la începutul secolului XX, extinse mai ales în Statele Unite ale Americii, erau enclave locuite de persoane de culoare albă, aparţinând clasei de mijloc şi împărtăşind aspiraţii sociale comune, cum ar fi dorinţa de a fi proprietarii unei locuinţe. De aceea, multe suburbii sunt caracterizate de modelul unei locuinţe aparţinând unei singure familii, ocupând un lot de pământ, model care se repetă zeci de kilometri, pe măsura întinderii suburbiei.

Locuirea într-o suburbie a fost adeseori promovată de către dezvoltatorii imobiliari şi de autorităţile locale ca stil de viaţă sau model de succes. Dar, în prezent, extinderea oraşelor prin intermediul suburbiilor a devenit un proces din ce în ce mai criticat. Câteva argumente aduse în acest sens sunt următoarele: suburbiile au potenţialul de a duce la izolare socială; utilizarea intensă a automobilelor afectează mediul; pământul pe care s-ar putea dezvolta agricultura sau fermele este în schimb cedat pentru construcţii de locuinţe. Toate aceste aspecte au condus la ideea că suburbiile nu reprezintă un model de locuire sustenabil.

Probleme globale legate de locuirea urbană

A convieţui într-un oraş este de multe ori o artă pe care trebuie să ştim cum să ne-o însuşim. Nu este un lucru uşor ca zeci, sute de mii sau milioane de oameni să trăiască laolaltă şi să împartă aceleaşi spaţii urbane. Să ne gândim doar la câteva probleme pe care am putea să le caracterizăm drept „minore": tensiunea pe care o resimţim mergând pe stradă într-un oraş agitat, claxoanele şi apostrofările din trafic, micile certuri stradale sau cele din mijloacele de transport public.

Însă locuirea urbană şi folosirea unui oraş în general prezintă aspecte problematice mult mai complexe decât cele menţionate mai sus. Acestea constituie adesea subiectul a zeci de studii de cercetare socială urbană, rapoarte oficiale, articole, dezbateri, propuneri legislative. Vom analiza pe rând câteva din principalele probleme ale locuirii urbane.

Precaritatea. Aşa cum am precizat şi în primul capitol al *Ghidului*, cei mai mulţi locuitori ai planetei trăiesc în prezent în oraşe şi mai ales în marile aglomerări urbane din ţările sărace şi supra-populate. Conform raportului *State of the world's cities – 2010/2011 (Starea oraşelor lumii)*, realizat de Naţiunile Unite, urbanizarea va rămâne un proces care va defini următoarele decenii din evoluţia omenirii. Potrivit aceluiaşi raport al Naţiunilor Unite, *„în următorii 20 de ani Homo sapiens se va transforma în Homo sapiens urbanus, în toate regiunile planetei"*.[2]

Cu toate acestea, problema locuirii se accentuează de la an la an: populaţia oraşelor creşte într-un ritm constant, dar nu este urmată de o infrastructură adecvată, menită să deservească pe toată lumea. Din acest punct de vedere, oraşul reprezintă un teren al conflictului, al inegalităţilor, un spaţiu predestinat negocierilor pentru resurse şi teritorii. Locuinţa, ca spaţiu vital, un drept al oricărei fiinţe omeneşti, se dovedeşte a fi o resursă preţioasă şi greu accesibilă. Felul în care arată lucrurile la nivel global în prezent demonstrează că nu oricine are acces la această resursă; iar mulţi dintre cei care totuşi au o locuinţă sunt ameninţaţi permanent de pericolul pierderii acesteia şi de alte riscuri pe care le implică locuirea în condiţii extreme (de ex.: nesiguranţa în faţa calamităţilor, condiţii de insalubritate, frigul, segregarea teritorială). Aşezările alcătuite din mahalale sărăcăcioase şi *ghetouri* (cunoscute sub nume diferite în diverse ţări: *shanty towns, favelas, bustees, barriadas, poblaciones, villas miserias, bidonvilles, kampungs*) adăpostesc peste 30% din populaţia urbană a lumii.

Adeseori, astfel de zone sărace rămân izolate şi deconectate de restul oraşului, atât din punct de vedere fizic cât şi social. Pe lângă dezavantajele cauzate de veniturile economice scăzute şi de

2 State of the world cities 2010/2011 – Bridging the urban divide, UN HABITAT, publicat prima dată la Earthscane, United Nations Human Settlements Programme, 2008, p. 10.

situaţia precară a locuirii, rezidenţii din ghetouri sunt defavorizaţi şi din punct de vedere al accesului la facilităţile sau avantajele oferite de oraş. Astfel, se ajunge la crearea unui mecanism vicios al sărăciei, atât pe plan social şi pe plan spaţial, o capcană din care este foarte greu de ieşit, menţinută de următorii factori constanţi: condiţii precare de locuit, acces extrem de redus la slujbe de calitate şi, în general, la piaţa muncii, excluziune socială şi marginalizare, lipsa interacţiunilor sociale, un nivel ridicat al criminalităţii.

Cu toate acestea, există şi aspecte pozitive legate de subiectul locuirii urbane. Raportul UN menţionează faptul că între anii 2000 şi 2010, în urma eforturilor comunităţii internaţionale angajate în planul mondial de dezvoltare numit *Millennium Development Goals* (Obiectivele de dezvoltare ale Mileniului), peste 200 de milioane de persoane au depăşit condiţia de locuitori ai unor cartiere precare. Acest angajament a dat unele rezultate pozitive.

Conform indicatorilor folosiţi de Naţiunile Unite, o unitate de locuit dintr-un cartier precar adăposteşte unul sau mai mulţi indivizi care trăiesc sub acelaşi acoperiş, care sunt lipsiţi de una sau mai multe dintre următoarele facilităţi:
- adăpost rezistent (o structură permanentă care să asigure protecţie în faţa condiţiilor climatice extreme)
- spaţiu suficient de locuit (o cameră să nu fie împărţită de mai mult de 3 persoane)
- acces la apă potabilă (care să fie suficientă şi să nu necesite un efort mare pentru a fi obţinută)
- acces la condiţii sanitare (toaletă privată sau o toaletă publică împărţită de un număr rezonabil de persoane)

titlu de proprietate (care să protejeze împotriva evacuărilor forţate)[1]

Ţările în care s-au produs cele mai semnificative îmbunătăţiri ale situaţiei locative sunt China şi India, urmate de Indonezia, Vietnam şi Turcia. Alte ţări care au aplicat cu succes astfel de politici de îmbunătăţire sunt cele din Africa de Nord (Maroc, Tunisia, Egipt) şi din regiunea Americii de Sud (Argentina şi Columbia). Cu toate acestea, autorii raportului UN gândesc în termeni lucizi, precizând faptul că a fost posibil ca *Obiectivele de dezvoltare ale Mileniului* legate de reducerea numărului de cartiere defavorizate să fie atinse, îmbunătăţindu-se astfel condiţiile de viaţă a 227 de milioane de indivizi, din cauză că ţintele stabilite iniţial au fost unele relativ mici. Obiectivul iniţial a vizat îmbunătăţirea situaţiei locative pentru 100 de milioane de locuitori, cifră care reprezintă doar 10% din populaţia mondială care locuieşte în ghetouri.

Cartierul Valea Rece, Târgu Mureş

Expansiunea urbană. Expansiunea urbană se referă la extinderea necontrolată a cartierelor de locuinţe urbane, atât cele defavorizate cât şi cele cu o situaţie locativă de calitate. Cel mai important aspect care merită reţinut în legătură cu expansiunea urbană este faptul că *adeseori ea se produce fără o planificare prealabilă*, rezultând astfel o serie de inconveniente şi probleme sociale cum ar fi:

- serviciile şi utilităţile publice ajung să fie neadecvate şi neadaptate ritmului expansiunii, astfel încât uneori nu reuşesc să facă faţă nevoilor locuitorilor – de ex.: pompieri, transport public, educaţie primară, echipaje de intervenţie şi centre medicale, etc.;
- utilizarea frecventă a automobilului duce la poluarea mediului; totodată, prin extinderea urbană se distrug formele de viaţă sălbatică şi se afectează echilibrul mediului; astfel, sunt afectaţi şi locuitorii noilor cartiere extinse, dar şi locuitorii din interiorul oraşului;
- prin expansiune se ajunge la distrugerea terenurilor prielnice pentru practicarea agriculturii şi necesare pentru întreţinerea fermelor; în mod istoric, fermele au fost situate lângă oraşe, dar cu timpul suburbanizarea a folosit aceste terenuri în scopul dezvoltării imobiliare; astfel, orăşenii nu îşi mai pot procura alimentele din imediata apropiere a locuinţei, ci devin dependenţi de surse de hrană aflate uneori la mari distanţe.

Conform raportului UN, în diverse părţi ale lumii, expansiunea urbană este strâns legată de procesele de suburbanizare. Acestea propagă un model urban de locuire bazat pe o densitate redusă a locuitorilor raportat la suprafaţă. În special tinerii şi cei de vârste mijlocii locuiesc în oraşe-satelit şi în suburbii ale marilor oraşe ale lumii, fiind atraşi de facilităţile de locuire individuală (case, vile) la preţuri accesibile. Toate acestea definesc un *stil de viaţă numit suburban*, promovat în unele centre urbane ale lumii şi propulsat de modelul globalizat al societăţii de consum. Expansiunea urbană a fost asociată mult timp cu oraşele nord-americane, dar în ultimul deceniu s-a extins în diverse regiuni metropolitane ale lumii. Expansiunea urbană capătă proporţii nu doar în ţările dezvoltate, ci şi în cele aflate în curs de dezvoltare – stimulată şi de felul în care investitorii imobiliari promovează imaginea unui *stil de viaţă pe care îl numesc „de clasă mondială"*, asociat locuirii suburbane şi centrelor comerciale/ de afaceri din suburbii. Promotorii acestui stil de viaţă evită să-i recunoască impactul negativ asupra mediului şi asupra mecanismelor economice şi sociale.

Concepte introduse:

Urbanismul sustenabil – soluţia unei expansiuni urbane integrate şi planificate

Potrivit acestui concept, dezvoltarea urbană economică şi socială trebuie să se producă în acord cu protejarea şi prezervarea resurselor naturale; în orice plan de dezvoltare şi extindere urbană trebuie luat în considerare faptul că sistemele naturale au o capacitate limitată de a răspunde şi de a se ajusta la schimbările produse de om. Din perspectiva dezvoltării sustenabile urbane, orice impact al activităţilor urbane asupra mediului trebuie redus la minimum.

Ideea de dezvoltare urbană sustenabilă s-a născut în anii 1970, ca urmare a îngrijorării profunde faţă de un model de dezvoltare care ameninţa mediul şi vitalitatea planetei. Există credinţa puternică potrivit căreia, în afara programelor guvernamentale şi a iniţiativei sectorului privat, *comunităţile locale* sunt cele care trebuie să se implice activ în acest proces.

Acest concept stă la baza formulării unor politici sustenabile, care încearcă să armonizeze relaţia dintre populaţie, mediu şi dezvoltarea industrială. Expansiunea urbană controlată mai este cunoscută şi sub numele de *smart growth* (expansiune inteligentă).

Dar extinderea oraşelor nu reprezintă exclusiv expresia dorinţei oamenilor de a avea un anume stil de viaţă, ci este stimulată şi de alţi factori cum ar fi:

- slaba planificare şi administrare a oraşelor; adeseori, o planificare neadecvată generează diverse forme de speculă imobiliară la periferia oraşelor;
- lipsa controlului asupra terenurilor peri-urbane şi a altor terenuri care ajung să folosească drept suport dezvoltării imobiliare;
- mobilitatea populaţiei;
- poluare, trafic intens, lipsa parcărilor în interiorul oraşelor.

Expansiunea urbană a fost dintotdeauna un termen eufemistic pentru extinderea necontrolată a ariilor urbane, caracterizată de un consum vorace al terenurilor, cu scopul de a asigura o dezvoltare imobiliară bazată pe densitate redusă. Expansiunea urbană poate lua multe forme, dar un lucru rămâne cert: ea are loc atunci când creşterea populaţiei şi expansiunea fizică a locuirii nu sunt coordonate şi, mai ales, nu sunt planificate coerent.

Excluziune şi segregare teritorială

Un oraş divizat este acela care nu reuşeşte să-şi integreze toţi locuitorii, mai ales pe cei săraci şi pe imigranţi, şi care nu ia în considerare contribuţia acestora la dezvoltarea socio-culturală a oraşului. Spre exemplu, grupurile de hip hop din ghetourile americane sau şcolile de samba din cartierele sărace ale Americii de Sud reprezintă elemente vitale ale culturii tinerilor, dar în mod paradoxal ele rămân la marginea societăţii, comunicându-şi mesajele sociale doar de pe această poziţie de excluziune. Chiar dacă vocile lor pot enunţa adevăruri importante despre realităţile sociale şi culturale în care trăiesc grupurile defavorizate şi excluse, astfel de grupuri rămân la rândul lor marginalizate. Concentrarea celor săraci şi a minorităţilor etnice în zone izolate, din punct de vedere spaţial, de restul oraşului constituie ceea ce se numeşte *segregare teritorială* şi reprezintă o serioasă problemă socială care se perpetuează. Pe de altă parte, cei cu acces facil la resurse se izolează spaţial, la rândul lor, în aşa numitele „comunităţi închise" (*gated communities*), zone rezidenţiale bine păzite, cu intrări strict controlate pentru pietoni, biciclete şi automobile, adeseori împrejmuite de ziduri şi garduri.

Oraşele contemporane sunt marcate de *graniţe invizibile*, care delimitează zone şi „teritorii", separându-i pe locuitori. Această fragmentare socială se reflectă cel mai bine în felul în care sunt distribuite resursele, oportunităţile pentru o viaţă bună şi chiar spaţiul urban – distribuţie adeseori inegală – avantajând anumite categorii socio-economice, locuind în anumite „teritorii", şi dezavantajându-le pe altele, locuind în „teritorii" separate. De exemplu, anumite zone dintr-un oraş pot fi îngrijite, cu spaţii largi, parcuri şi grădini bine întreţinute, cu zone rezidenţiale de calitate, în timp ce alte zone sunt caracterizate de sărăcie, locuire precară, servicii publice deficitare, lipsa accesului la facilităţi recreaţionale şi culturale, decădere, investiţii reduse în infrastructura publică – oportunităţi şi libertăţi inegale.

De regulă, excluziunea economică şi socială conduc la excluziune culturală şi politică. Într-un oraş divizat, inegalităţile sunt exacerbate, ceea ce contribuie la stratificarea populaţiei în categorii sociale marcate de segregare socială; cei săraci, alături de imigranţi şi alţi indivizi lipsiţi de stimă socială sau „indezirabili", fac parte de regulă din aceeaşi categorie.

Chiar şi în prezent, în Brazilia, există cartiere sărace uriaşe, situate la margine de oraş, numite „favelas" (favele), din care milioanele de locuitori nu au voie să iasă decât cu permis de trecere. Poliţia specială separă aceste cartiere de restul oraşelor. Milioane de oameni locuiesc în favele – imigranţi săraci, oameni de la ţară rămaşi fără pământuri sau afectaţi de secetă îndelungată, muncitori necalificaţi rămaşi fără serviciu, familii cu mulţi copii rămase fără unul dintre părinţi. Condiţiile de viaţă sunt precare, cei mai mulţi trăind din resturile oraşului şi din reciclarea gunoaielor oraşului. Printre milioanele de locuitori există şi un număr relativ redus de infractori, căruia poliţia le declară „război". În acest „război", mulţi alţi locuitori din favele, copii, vârstnici, tineri zilieri cad victime colaterale.

Inegalităţi sociale şi economice

Inegalitatea reprezintă un proces multidimensional şi nu poate fi analizat doar prin prisma venitului pe cap de locuitor, ci în ansamblu, luând în calcul drepturile, facilităţile şi libertăţile la care un individ are, respectiv nu are acces. În afară de situaţia locativă precară despre care deja am vorbit, inegalităţile sociale şi economice din mediul urban se reflectă în următoarele aspecte:

- **acces redus la educaţie -** copiii şi tinerii din cartierele sărace au de regulă mult mai puţine oportunităţi educaţionale decât cei care locuiesc în zone rezidenţiale de calitate. Aşa cum precizează raportul UN, dilema multor tineri provenind din familii cu posibilităţi reduse nu este legată de alegerea unei cariere pe care să o îmbrăţişeze în viitor, ci este „una extrem de simplă şi de şocantă: mâncare sau şcoală. Astfel, educaţia rămâne un lux pentru majoritatea locuitorilor cartierelor sărace”[3].
- **posibilităţi reduse de îngrijire a sănătăţii -** mortalitatea infantilă specifică acelor cartiere defavorizate se datorează unor afecţiuni legate de poluare şi supraaglomerare, de lipsa accesului la medicaţie adecvată şi la facilităţi sanitare, de lipsa accesului la apă potabilă, la care se adaugă condiţiile insalubre de locuit şi proasta administrare a deşeurilor;
- **lipsa alimentaţiei adecvate -** foametea se datorează veniturilor scăzute şi creşterii permanente a preţului alimentelor la nivel mondial. Foametea reprezintă un fenomen specific deopotrivă zonelor sărace urbane şi rurale ale lumii. Chiar şi în ţările care deţin suficiente rezerve de alimente, există probleme legate de acest aspect: alimentele sunt accesibile doar celor bogaţi, în timp ce săracii se luptă pentru hrana zilnică.

Pe termen lung, inegalitatea reprezintă un fenomen care afectează profund orice societate. Atunci când ea se adânceşte, devine o ameninţare la adresa stabilităţii şi ordinii sociale. Cu cât există mai multe inegalităţi economice, cu atât creşte riscul unor tensiuni sociale şi politice care pot răbufni în orice moment. În mod ideal, oraşele contemporane ar trebui să funcţioneze ca şi vehicule ale schimbării sociale, nişte spaţii echitabile, în care se nasc idei şi principii sociale noi, în care se promovează drepturi şi şanse egale pentru toţi indivizii. Un oraş inclusiv este acela care asigură tuturor locuitorilor săi, indiferent de rasă, etnie, sex sau statut socio-economic, condiţii decente de viaţă, care se regăsesc în următorii factori: condiţii de locuire adecvate, acces la facilităţi publice şi alte bunuri publice, acces egal la dotări sociale. Sau, aşa cum rezumă expresia englezească, *„a well being of everyone*” (bunăstarea tuturor).

Incluziune socială: un oraş inclusiv asigură drepturi şi libertăţi tuturor locuitorilor săi, promovează participarea socială şi politică, îşi informează cetăţenii şi ia deciziile în mod democratic.
Incluziune economică: se referă la politici publice care să îi sprijine pe cei săraci, la şanse egale în afaceri, la acces egal pe piaţa muncii.
Incluziune culturală: un oraş inclusiv promovează integrarea socială şi celebrează diversitatea. Respectă drepturile culturale ale indivizilor, recunoaşte capitalul uman în toate segmentele societăţii şi se străduieşte să îl sporească prin promovarea expresiei artistice creative şi a activităţilor de conservare a tradiţiilor.

Conceptul „oraşul pentru toţi” şi „dreptul la oraş”: se referă la accesarea beneficiilor sociale şi economice de către toţi locuitorii; promovează egalitatea socială şi accesul la avantajele locuirii urbane, pentru fiecare locuitor. Un oraş trebuie să fie inclusiv pe plan social, politic, economic şi cultural – dacă nu se fac eforturi în acest sens se vor propaga în continuare dezvoltarea şi împărţirea exclusivistă a beneficiilor, marginalizarea şi discriminarea. Administraţia oraşelor trebuie să cunoască bine realităţile socio-culturale care compun viaţa socială a respectivului oraş; trebuie să facă eforturi de a clădi şi promova strategii şi politici inclusive, apoi de a integra aceste strategii în viaţa de zi cu zi a populaţiei.

3 State of the world cities 2010/2011 – Bridging the urban divide, UN HABITAT, publicat prima dată la Earthscane, United Nations Human Settlements Programme, 2008, p. 101

Infracţionalitatea şi violenţa urbană

Cuvinte precum *violenţă urbană, revolte de stradă, turbulenţe, confruntări, delincvenţă, fărădelege, pericol urban* probabil că au fost auzite de fiecare dintre noi măcar o dată. Un nivel ridicat de violenţă urbană afectează accesul oamenilor la spaţiile publice dintr-un oraş. Atunci când aceste spaţii nu pot fi folosite din cauza nivelului criminalităţii, atractivitatea oraşului scade considerabil iar o parte dintre locuitori recurg la varianta mutării.

Este important de înţeles faptul că, adeseori, violenţa urbană nu apare decât în relaţie cu diverse lipsuri de ordin economic şi social. Deci, fenomenul infracţionalităţii şi violenţei urbane trebuie analizat în paralel cu toate celelalte aspecte problematice menţionate în legătură cu locuirea urbană.

Criminalitatea şi violenţa urbană au rămas relativ constante în ultimele decenii, în ţările dezvoltate. Dar menţionarea lor în mass-media a crescut semnificativ. Astfel, în ţările dezvoltate, teama de violenţă a devenit mult mai mare decât nivelul real al violenţei; aceasta teamă a permis dezvoltarea firmelor de securitate, dezvoltarea tehnologiilor de supraveghere şi creşterea numărului de jandarmi. Însa o parte din cercetătorii sociali au atras atenţia asupra faptului că fondurile importante alocate în această direcţie ar putea fi folosite mult mai eficient în proiecte de prevenire a problemelor sociale şi de îmbunătăţire a spaţiilor urbane. Pe de altă parte, în ţările sărace, violenţa urbană a crescut în ultimul secol, ca urmare a foametei, dictaturilor, luptelor pentru teritoriu. Mulţi oameni s-au văzut nevoiţi să recurgă la violenţă pentru a obţine resurse pentru familiile lor.

Gentrificarea

Studiile urbane numesc „gentrificare" procesul în care mai mulţi proprietari noi şi bogaţi cumpără case sau apartamente în zone sărace ale oraşului. Decizia acestor noi proprietari de a cumpăra locuinţe într-un anume cartier sărac poate fi o decizie colectivă (ca parte dintr-un proiect mai amplu de reînnoire urbană, promovat de autorităţile locale) sau o decizie individuală (pentru profit individual pe piaţa imobiliară). Noii proprietari, având destule resurse financiare (capital), investesc în renovarea şi amenajarea locuinţelor achiziţionate – aducându-le la standarde de confort mult superioare celor anterioare, din respectiva zonă săracă. Apoi, unii noi proprietari se mută în aceste locuinţe, alţii le închiriază la preţuri ridicate, accesibile doar chiriaşilor mai bogaţi. Astfel, zona săracă este transformată într-o zonă mai bogată, cu locuitori mai bogaţi.

Acest proces aparent pozitiv are însă o latură problematică: vechii locuitori săraci ai zonei gentrificate devin „indezirabili" pentru noii locuitori bogaţi şi sunt adesea evacuaţi (uneori brusc şi cu forţa, alte ori treptat). În momentul în care o zonă începe să se gentrifice, locuitorii săraci nu mai pot ţine pasul cu creşterea chiriilor, a preţului utilităţilor sau a standardelor generale ale zonei şi nu-şi mai permit să locuiască acolo. O dată ce sunt atraşi noi chiriaşi şi proprietari, cu posibilităţi financiare mai ridicate, cei cu posibilităţi financiare reduse sunt împinşi afară din zonă, către zone de ghetou sau către zone şi mai sărace de la marginea oraşului – acesta fiind un proces tipic gentrificării.

Adeseori, gentrificarea este însoţită de proteste politice şi de alte forme de rezistenţă iniţiate de locuitorii dintr-o zonă care se opun dezvoltării acesteia, ei cunoscând foarte bine atât consecinţele pozitive cât şi pe cele negative, care îi pot afecta în mod direct. Pentru a contrabalansa efectele produse de gentrificare asupra celor nevoiaşi, ar trebui adoptate anumite

politici publice care să ţină cont de incluziunea socială a claselor defavorizate şi ar trebui ca administraţiile oraşelor şi investitorii să construiască locuinţe accesibile pentru toate categoriile socio-economice.

De reţinut:

Există mai multe tipuri de locuire urbană şi o multitudine de aspecte problematice legate de aceasta; nu este un lucru uşor ca zeci, sute de mii sau milioane de oameni să trăiască împreună şi să împartă resurse sau spaţii urbane. Spre exemplu, locuinţa, ca resursă vitală necesară oricărui om, nu este accesibilă tuturor, iar facilităţile pe care le oferă viaţa la oraş sunt diferite pentru diverse categorii de oameni.

Cele mai importante probleme ridicate de locuirea urbană sunt: precaritatea (cartiere defavorizate, fără condiţii adecvate), expansiunea urbană (extinderea necontrolată sau neplanificată a oraşelor), excluziunea şi segregarea teritorială, inegalităţile sociale şi economice, infracţionalitatea (fenomen care există în relaţie cu inegalităţile socio-economice), gentrificarea (procesul de modernizare a cartierelor sărace, în urma căruia categoriile sociale cu venituri economice scăzute au de pierdut – fie că sunt nevoite să se mute în cartiere şi mai sărace, fie că sunt evacuate şi rămân fără locuinţe).

Mişcări sociale urbane

Ceea ce caracterizează co-existenţa indivizilor în oraşe este negocierea constantă pentru a face coabitarea posibilă. *Oraşul este prin excelenţă un spaţiu al negocierii*. Din cauza faptului că adună laolaltă indivizi numeroşi, cu o multitudine de viziuni, concepţii şi stiluri de viaţă diferite, oraşele pot fi totodată spaţii de manifestare a diverselor conflicte umane şi tensiuni interne. Există anumiţi factori care alimentează astfel de tensiuni şi care adeseori reuşesc să creeze bariere între indivizi, separându-i pe aceştia în realităţi diferite, între care adeseori se întâmplă să nu mai existe nici o punte de comunicare.

În mod obişnuit, aceşti factori sunt legaţi de aspecte cum ar fi situaţia economică, venitul, oportunităţile profesionale, puterea de acţiune, sexul, apartenenţa economică, stilul de viaţă, accesul inegal la resurse, etc. Astfel, se ajunge la situaţii problematice, în care locuitorii unei zone urbane nu se întâlnesc niciodată cu locuitorii alteia, iar spaţiile sociale ale unora nu se intersectează vreodată cu spaţiile sociale ale celorlalţi. Mai mult, am analizat în secţiunile anterioare multiplele probleme de ordin social şi economic pe care le ridică locuirea urbană. Gradul de coeziune socială şi echilibru economic rămân scăzute în multe dintre aşezările urbane ale lumii.

Se întâmplă uneori, deşi nu frecvent, ca factorilor generatori de diferenţe şi tensiuni să li se opună reacţii şi acţiuni colective de contestare. Aşa poate lua naştere ceea ce numim o *mişcare socială.* Mişcările sociale sunt strâns legate de schimbarea socială. Schimbarea socială într-o societate poate fi graduală sau bruscă. Mişcările sociale sunt caracterizate de ambivalenţă: pe de o parte, ele provoacă şi deranjează ordinea existentă, punând în discuţie politicile momentului; pe de alta, ele oferă soluţii alternative şi totodată introduc conceptul unei distribuţii echitabile a resurselor.

Conform sociologului Vincenzo Ruggiero, precaritatea echilibrului social din oraşe este generată de trei factori majori: **1. limitarea** (se referă la spaţiul fizic urban, la venituri, oportunităţi şi puterea de acţiune); **2. separarea** (în ceea

ce priveşte sexul, etnia, stilul de viaţă); 3. **cooptarea** (o strategie desfăşurată de cei aflaţi la putere într-un stat/ într-o regiune, în aşa fel încât energiile creative şi stilurile de viaţă alternative să fie absorbite şi să li se blocheze potenţialul de a schimba lucrurile).
Mişcările sociale urbane se opun de obicei unuia dintre aceşti trei factori. În acelaşi timp, ele îşi caută vizibilitate pe scena socială. Ruggiero îşi argumentează afirmaţia oferind ca exemplu trei tipuri de mişcări sociale urbane: s*ans-papiers* în Franţa, *reclaiming the streets*, mişcare originară din Marea Britanie, ulterior extinsă în diverse locuri din lume, şi mişcarea *centrelor sociale* din oraşe italiene. Despre *sans-papier* (mişcare care luptă pentru drepturile şi vizibilitatea socială a imigranţilor) şi *reclaiming the streets* (mişcare urbană care militează pentru drepturile pietonilor şi pentru reducerea traficului cu automobilul) am discutat şi în capitolul dedicat spaţiilor publice; în capitolul de faţă ne vom ocupa îndeaproape de mişcarea centrelor sociale, care face parte dintr-o mişcare socială urbană mai amplă, cunoscută sub numele de *„squatting"* (ocuparea, fără un permis prealabil, a clădirilor dezafectate sau abandonate din oraşe).

Squatting – o mişcare socială urbană
Centrele sociale din Italia reprezintă o mişcare urbană apărută în preajma evenimentelor turbulente ce au caracterizat ţara în 1970; grupuri de tineri au început să îşi ceară „dreptul la oraş", mai precis la folosirea lui, şi au început să ocupe, fără acordul autorităţilor, diverse spaţii nefolosite. Mişcarea a apărut ca o reacţie la limitarea accesului către spaţiul urban, manifestată prin ocuparea unor locuri publice şi a unor clădiri dezafectate sau care aparţineau zonelor istorice. Potrivit sociologului Vincenzo Ruggiero, *„mai degrabă decât regenerarea periferiilor în care locuiau, tinerii şi-au revendicat dreptul de a evada din periferie şi de a-şi face prezenţa vizibilă în inima oraşelor"*[4]. În aceste clădiri ocupate se desfăşurau acţiuni culturale, politice şi simbolice, menite să pună în lumină aspecte legate de inegalitate, rasism, justiţie socială sau distribuirea echitabilă a resurselor. Tradiţia centrelor sociale încă există în oraşele principale italiene.

Transformarea acestor clădiri ocupate în centre sociale reprezintă un fenomen întâlnit în mai multe locuri din lume şi se înscrie în mişcarea socială mai largă a ocupării clădirilor părăsite, abandonate sau dezafectate, numită *squatting*. Squatting-ul este un fenomen specific marilor aşezări urbane şi în general oraşelor. Verbul englezesc „to squat", fără echivalent în limba română, înseamnă a ocupa un spaţiu care nu este locuit de nimeni în momentul ocupării, fără consimţământul proprietarilor. Squatterii îşi revendică dreptul asupra unei case nelocuite, abandonate sau dezafectate prin **folosirea** ei şi nu prin contract de proprietate sau închiriere. În multe ţări, squatting-ul este considerat un act criminal, pe când în altele (de ex.: Olanda şi Marea Britanie) este perceput doar ca un conflict între proprietar şi ocupanţi. În mod tradiţional, legile referitoare la proprietate au favorizat desigur proprietarul, dar au existat şi cazuri când legile s-au schimbat pentru a legitima statutul incert al squatterilor. De exemplu, în Portugalia, după declanşarea revoluţiei anti-fasciste paşnice din 1974, aproximativ 35000 de case au fost ocupate prin squatting, cu acordul tacit al autorităţilor nou instalate, la fel ca şi porţiuni considerabile de teren agricol.

Aşa cum am văzut în acest capitol, locuirea reprezintă unul dintre cele mai problematice aspecte în aşezările urbane contemporane. Acest spaţiu vital este împărţit inegal în societate – unii oameni având locuinţe precare, alţii având locuinţe de calitate, iar alţii fiind persoane fără adăpost. Cauzele care conduc la această inegalitate şi la situaţii problematice la nivelul locuirii urbane sunt multiple: în primul rând uriaşa migraţie dinspre rural spre urban, eşecul sistemului social de redistribuţie a resurselor, crizele de pe piaţa locuinţelor, o serie de măsuri economice şi juridice neadecvate, a căror urmare este pauperizarea unei întregi clase sociale şi chiar a unei ţări. Pe fundalul acestei realităţi complexe, dinamice dar şi îngrijorătoare, s-a conturat

4 Ruggiero Vincenzo, *Movements in the city,* Pearson Education 2001

fenomenul *squatting-ului.* În prezent se ştie că migraţia urbană globală a creat un număr de squatteri estimat la peste 1 miliard de oameni.

În studiile urbane, squatting-ul a fost definit în multe feluri, de diverşi cercetători: „un exemplu de cultură contestatară (*counter culture*) specific claselor de mijloc"; „o reacţie a tinerilor la criza economică"; „o mişcare socială urbană, în care oamenii tineri încearcă să vină cu o viziune romantică de tip «*small-is-beautiful*» (ce e mic, e frumos) pe care o opun practicii funcţionaliste dominante de planificare urbană"; „o mişcare de auto-ajutorare", etc. Cert este ca squatting-ul a devenit una din principalele mişcări sociale urbane legate de locuire.

Tipuri de squatting. O distincţie importantă trebuie făcută întotdeauna atunci când vine vorba despre ocupări ilegale de locuinţe: pe de o parte, există fenomenul squatting-ului ca necesitate imediată, rezultat al sărăciei extreme şi al migraţiilor (aşa numitul *„third world squatting"*) şi squatting-ul ca act politic, expresie a contestării culturale şi sociale (cu precizarea că cel de-al doilea tip îl poate include pe primul, în sensul în care necesitatea unui acoperiş deasupra capului reprezintă o motivaţie puternică, adesea existentă şi în spatele squatting-ului politic).
Squatting-ul datorat lipsurilor concrete şi sărăciei vine ca un răspuns la problemele generate de locuirea urbană. Oamenii care recurg la ocupări ilegale de spaţii nelocuite sau dezafectate fac acest lucru deoarece nu au altă soluţie. La mijloc există un conflict al puterii, al proprietăţii, al interesului conturat în cadrul unui sistem social urban care creează o problemă (de locuire) dar nu deţine resursele necesare pentru a o rezolva. Drept rezultat, oamenii încearcă să rezolve în felul lor problema, chiar dacă această rezolvare este de cele mai multe ori temporară. Indivizii îşi oferă lor înşişi soluţii locative, cu riscul de a da naştere unor conflicte sociale şi de a se expune legilor în vigoare şi autorităţilor.
Ghetourile şi cartierele defavorizate, despre care am vorbit în secţiunea destinată problemelor locuirii urbane, sunt în mare parte aşezări de squatteri, unde s-au construit locuinţe în mod ilegal. Dimensiunile fenomenului se pot vedea în statisticile curente: aşezările de squatturi adăpostesc o mare parte din populaţia urbană a ţărilor aflate în curs de dezvoltare. Spre exemplu, în Africa, ele reprezintă 90% din oraşul Addis Abeba, 61% din Accra, 33% din Nairobi şi 50% din Monrovia. În Asia, 29% din Seoul, 67% din Calcutta, 45% din Bombay, 60% din Ankara şi 35% din Manila. În America Latină, 30% din Rio de Janeiro, 50% din Recife, 60% din Bogota, 72% din Santo Domingo, 46% din Mexico City, 40% din Lima şi 42% din Caracas.[5] Locuitorii ghetourilor rămân în general invizibili în viaţa desfăşurată în inima oraşelor. Ei sunt percepuţi de alţi locuitori ai aceluiaşi spaţiu urban prin stereotipuri care accentuează izolarea şi neparticiparea lor la viaţa socială. Politicile locative sunt gândite întotdeauna de oameni (decidenţi) aflaţi în afara ghetoului – ceea ce adânceşte izolarea locuitorilor ghetourilor.

A doua formă de squatting – *politic, cu scopul de a genera un tip de locuire alternativă* – are la bază o declaraţie socio-politică: intenţia iniţiatorilor de a denunţa precaritatea şi inegalitatea condiţiilor de trai, de a aduce în atenţia presei problema celor fără casă şi a crizei de locuinţe accesibile ca preţ, de a salva de la demolare anumite case, de a rezista gentrificării, dar şi cu intenţia de a construi comunităţi alternative, care încearcă să se opună sistemului socio-economic actual şi să funcţioneze după alte principii. Este vorba despre indivizi care aleg să devină squatteri, deşi ar avea şi alte soluţii la îndemână. Mulţi dintre ei nu sunt neapărat forţaţi de împrejurări să ocupe o casă şi nu suferă de sărăcie extremă sau de lipsuri acute. Squatting-ul, în cazul lor, corespunde anumitor nevoi, idei şi viziuni proprii asupra stilului de viaţă – nevoia de autonomie, de viaţă în comunitate, refuzul stilului de viaţă consumerist). Squatting-ul politic este specific mai ales ţărilor dezvoltate (Marea Britanie, Franţa, Germania, Olanda, Statele Unite). Lipsa unei locuinţe este văzută, de obicei, drept o situaţie alarmantă, expresie fie a sărăciei extreme, fie a decăderii,

5 http://squat.net/archiv/notrespassing/0.html

fie a victimizării. Dar în momentul în care ea devine alegere liberă, atunci putem spune că avem de-a face cu o opţiune social-politică. „Crimă nu este să ocupi ilegal o clădire, ci să o laşi nefolosită atâta timp cât există oameni care locuiesc pe stradă", spun adeseori squatterii.

Squatting-ul, văzut ca soluţie alternativă de locuire şi ca mod de viaţă alternativ, aduce laolaltă mai multe tipuri de oameni:

- indivizi care nu sunt neapărat săraci dar care doresc să locuiască în colectiv şi să dezvolte împreună proiecte;
- persoane care au locuit în cămine studenţeşti sau camere obişnuite închiriate şi pentru care squatting-ul reprezintă o variantă ieftină de a locui în continuare,
- tineri care vor să plece de acasă dar încă nu îşi permit să suporte financiar plata unei chirii,
- artişti care au nevoie de spaţii pentru creaţie,
- femei care vor să evite modul tradiţional de a trăi, complet subordonat părinţilor sau alături de un soţ autoritar,
- la fel ca şi alţi indivizi care au decis să se dedice activităţilor ce nu aduc prea mulţi bani.

Categoriile înşiruite mai sus nu îi exclud pe cei care au avut parte de o locuire precară sau care duc lipsa unei locuinţe adecvate. După cum am mai precizat, squatting-ul alternativ şi politic îi poate cuprinde de asemenea pe cei ce au mare nevoie de o casă. Însă, spre deosebire de squatting-ul generat de sărăcie extremă, în această situaţie particulară, privarea şi lipsurile esenţiale nu mai reprezintă motivaţia centrală. Indivizii care recurg la astfel de squatting-uri încearcă să-şi croiască acces la resurse care nu le sunt oferite în mod oficial. Mai mult, ei încearcă să redistribuie resursele în aşa fel încât să-şi facă propria lor „dreptate", să aibă acces la „avantajele" unei vieţi decente sau cel puţin să poată crea substitute pentru aceasta. De aceea, cerinţele lor către autorităţi iau forma unor tactici ce urmăresc posibilitatea de a-şi desfăşura activităţile în linişte şi, aşa cum afirmă sociologul Hans Pruijt (care a studiat mişcările de squatting), de a fi pur şi simplu lăsaţi în pace – acesta fiind de fapt scopul final. Utilizarea tactică a tehnologiei, a mass mediei şi a mediei alternative este unul din mijloacele frecvent folosite în cadrul mişcării squatterilor, cu scopul de a atrage atenţia oamenilor asupra dreptului la locuire, asupra dreptului la oraş, asupra nevoii de egalitate socială.

Squat în Berlin, 2007

De reţinut:

Oraşul a fost şi rămâne un teren al negocierii între diverse grupuri sociale; coabitarea armonioasă în oraşe reprezintă un proces dificil, care de multe ori este punctat de diverse mişcări sociale urbane; în general, aceste mişcări contestă ordinea socială şi politicile publice existente, luptă pentru vizibilitate pe scena socială şi pentru o distribuţie echitabilă a resurselor.

Un exemplu de mişcare socială urbană este ocuparea clădirilor dezafectate (squatting-ul), ca răspuns la problemele nesoluţionate ale locuirii urbane.

3. Alte discipline care studiază viaţa socială a oraşului

În ultimele decenii, ştiinţele socio-umane s-au diversificat, au devenit mai numeroase şi s-au specializat pe anumite teme de studiu. Astfel, în afara sociologiei şi a antropologiei urbane, s-au dezvoltat numeroase discipline şi sub-discipline sociale distincte, dar având totuşi elemente comune. Vom prezenta în continuare pe scurt câteva dintre cele care au în comun tematici legate de viaţa urbană.

Antropologia virtuală

Antropologia virtuală studiază interacţiunile sociale care au loc prin intermediul internetului. În general, în toate ţările lumii, locuitorii din mediul urban au acces mai facil la internet, mai multe surse posibile şi conexiuni de calitate mai bună; astfel, putem spune că studiul relaţiilor online este în mare parte legat de mediul urban, ceea ce face ca antropologia virtuală să fie legată de antropologia urbană.

În prezent, se desfăşoară studii sociologice complexe asupra marilor mişcări de protest din pieţele publice ale oraşelor lumii (din ţările arabe, Africa, Europa şi America); se acordă o atenţie deosebită legăturii dintre aceste mişcări şi informarea, mobilizarea, cooperarea online a participanţilor – prin Twitter, Facebook, YouTube, blogspot. Studiile de acest gen îmbină studiile urbane cu studiile virtuale.

Istoria orală

Istoria orală este o metodă de analiză socială a modului în care oamenii îşi amintesc anumite momente, locuri, persoane şi relaţii. Astfel, cercetarea de istorie orală scoate în evidenţă şi documentează experienţa subiectivă a oamenilor. Cercetătorul urban care foloseşte metoda istoriei orale îşi roagă subiecţii (cei intervievaţi) să povestească despre anumite locuri din oraş, despre anumite momente-cheie petrecute în oraş, despre amintirile personale legate de oraş. Interviurile de acest gen pot fi destul de libere şi pot merge în direcţii surprinzătoare.

Un studiu reprezentativ de istorie orală este *„Tales of the City: A Study of Narrative and Urban Life”*, în care cercetătoarea Ruth Finnegan ilustrează diferite „naraţiuni” (*narratives*) despre un orăşel fost industrial din Marea Britanie, aşa cum sunt povestite/ amintite de diferite persoane, de vârste şi ocupaţii diferite. „Naraţiunile” diferite sunt o dovadă a modurilor diferite în care oamenii percep şi experimentează aceleaşi spaţii.

Studii sociale urbane aplicate

Activismul social şi organizarea politică a celor ce locuiesc în comunităţi marginalizate pot crea soluţii viabile la problemele oraşelor, soluţii cu potenţial de schimbare socială. Studiile sociale urbane aplicate relevă modurile în care se dezvoltă aceste soluţii alternative şi, în plus, le oferă sprijin. În cadrul studiilor sociale aplicate, cercetătorii se implică, alături de comunităţile pe care le studiază, în acţiuni de îmbunătăţire a calităţii vieţii comunităţilor respective. Totodată, ei se pot alătura unor mişcări sociale (naţionale şi transnaţionale), cu scopul a dezvolta şi de a implementa programe, proiecte şi politici publice care promovează *perspectiva justiţiei sociale*; această perspectivă are ca scop diminuarea inegalităţilor sociale şi creşterea egalităţii de şanse.

„Din inima cartierului meu” - proiect derulat de Asociaţia Komunitas, care a avut ca scop amenajarea unui teren de fotbal în cartierul defavorizat Ferentari, prin implicarea mai multor actori urbani: autorităţi, locuitori din cartier, arhitecţi peisagişti, studenţi, elevi de la şcoli din cartier etc.

Urbanismul participativ

Este o abordare aplicată, la intersecţia dintre teorie socială şi practică urbanistică. Reprezintă o abordare interdisciplinară, care încurajează urbanişti, arhitecţi, decidenţi, educatori şi mai ales locuitori să devină cercetători urbani, să discute problemele urbane, să propună soluţii împreună şi să participe împreună la realizarea intervenţiilor urbane. În anii '60–'70 ai secolului al XX-lea, în Marea Britanie, urbanismul participativ s-a dezvoltat în paralel cu educaţia urbană (*Planning Education*).

Principiile urbanismului participativ sunt:

- ideea că locuitorii oraşului sunt şi ei experţi ai propriului oraş, deţinând cunoştinţe practice despre diferitele spaţii, trasee şi resurse; iar arhitecţii, urbaniştii, decidenţii au doar acces indirect la aceste cunoştinţe vitale ale locuitorilor;
- ideea că diferiţi utilizatori ai unui spaţiu urban dezvoltă sentimente, interese, nevoi diferite pentru acel spaţiu, aşa încât pentru folosirea colectivă a acestuia este nevoie de negocieri şi echilibrări de poziţii, pe care le poate cataliza numai participarea tuturor la procesul de planificare a respectivului spaţiu.

Elevi de la Şcoala Generala 136 din Bucureşti, situată în cartierul defavorizat Ferentari, lucrând alături de studenţi de la Facultatea de Arhiectură şi Urbanism „Ion Mincu", în cadrul unui proiect de urbanism participativ derulat de Asociaţia Komunitas

Propunere de intervenţie pe faţada unui bloc, realizată de elevi din şcoli generale bucureştene, în cadrul proiectului de educaţie urbană „Ia-ţi oraşul înapoi!", derulat de Asociaţia Komunitas.

Lucrarea *„Image of the City"* şi studiul transnaţional *„Growing Up in Cities"* coordonat de urbanistul şi cercetătorul social Kevin Lynch sunt considerate drept întemeietoare pentru urbanismul participativ şi pentru educaţia urbană participativă. În rândurile lor, este argumentată ideea că oraşul este o realitate prea complexă pentru a fi lăsată numai în seama urbaniştilor şi arhitecţilor, respectiv numai în seama adulţilor. Participarea tuturor locuitorilor este necesară pentru a obţine „o formă urbană bună" (good city form). Aceste studii întemeietoare au creat o breşă prin care copiii şi adolescenţii să poată participa la deciziile legate de forma urbană şi de administrarea spaţiilor colective. Până atunci, participarea lor la dezvoltarea oraşului şi cunoştinţele lor despre oraş nu erau luate în seamă.

Antropologia sportului

Reprezintă un sub-domeniu al *antropologiei corpului*. În cadrul acesteia, au fost studiate grupurile de tineri care practică sporturi urbane: bicicletă, patine cu rotile (role) şi skateboard, alergări libere („traseu", „parcours" sau „parkour"). Practicarea acestor sporturi urbane are roluri sociale multiple: este o formă accesibilă de divertisment – chiar şi copiii din zonele defavorizate pot practica aceste sporturi; este o bună ocazie de interacţiune socială şi pentru petrecerea timpului în colectiv – conducând la alcătuirea grupurilor sau „găştilor"; oferă ocazii pentru cunoaşterea oraşului şi pentru aproprierea spaţiilor publice ale oraşului – oferind practicanţilor o înţelegere diferită a acestor spaţii, ca spaţii „de cucerit".

Reprezentând moduri diferite de parcurgere a spaţiului urban, sporturile urbane oferă alternative la practicile cotidiene ale majorităţii – deci definesc o „altfel" de mişcare şi o „altfel" de identitate pentru adolescenţi. Având caracteristici de joacă şi divertisment, desfăşurate în spaţii care nu sunt destinate explicit acestor practici – ci sunt spaţii „cucerite" de la adulţi – sporturile urbane pot fi considerate moduri de contestare a regulilor pe care adulţii le impun în spaţiul public. De aceea, sunt frecvente situaţiile în care practicarea sporturilor urbane sfidează limita legii.

Sociologia acustică

Compozitorul canadian Murray Shaeffer, preocupat de teoria muzicală şi de ecologie, a derulat în anii '70 ai secolului al XX-lea studiul *„World Soundscape Project"*, înregistrând şi colectând sunete urbane diferite, în diferite momente ale zilei, timp de mai multe luni. Studiul a demonstrat influenţa sunetelor asupra vieţii cotidiene, diversitatea sonoră urbană (*soundscape)* şi efectul negativ al zgomotului/ poluării fonice.

În acelaşi timp, a demonstrat şi posibilitatea de a realiza un „design sonor" mai bun, pentru o experienţa urbană mai plăcută, care predispune la socializare. Acesta a reprezentat primul studiu de sociologie acustică, un domeniu încă puţin explorat al studiilor sociale urbane.

Garbologia

Garbologia este o sub-disciplină a antropologiei care studiază modul în care oamenii din anumite oraşe/ vecinătăţi/ comunităţi tratează deşeurile, reziduurile activităţilor lor cotidiene, provenite în urma muncii, activităţii domestice, alimentaţiei, petrecerii timpului liber, etc. În ciuda aparentei simplităţi a gesturilor de aruncare a gunoiului, prezenţa reziduurilor este un fenomen complex: pe de o parte, are o latură juridică, reprezentată prin norme de depozitare, amenzi, reguli administrative stabilite prin contracte; pe de altă parte, are o latură politică, sensibilă mai ales în activitatea formaţiunilor ecologiste (şi în conflictele acestora cu edilii sau cu anumite companii de salubritate); în plus, are o latură economică, ce transpare în primul rând prin setul de locuri de muncă pe care le generează, dar şi prin existenţa centrelor de reciclat, care plătesc contravaloarea sticlei, maculaturii, fierului vechietc.

„În 1971, Universitatea din Arizona devenea promotoarea unei noi discipline academice, intitulată sugestiv „Garbology". Sub îndrumarea profesorului William Rathje, doi studenţi iniţiau un proiect de studiu asupra lucrurilor aruncate din anumite gospodării, prin intermediul cărora încercau să deducă trăsături ale comportamentului de consum al indivizilor din acele gospodării – comportament greu de accesat prin metode directe de cercetare socială. Proiectul a luat repede amploare, generând vastul „Garbage Project", coordonat până în anii '90 ai secolului trecut de către antropologul şi arheologul William Rathje, finalizat în 1992 cu lucrarea (destul de populară) „Rubbish! The Archaeology of Garbage". Astfel, antropologia a intersectat metoda arheologică, deschizând o nouă cale în domeniul studiilor urbane. Arătând cum *gunoiul oglindeşte cultura din care este aruncat*, „The Garbage Project" a permis schimbarea de perspectivă asupra gunoiului şi îmbogăţirea cunoaşterii anumitor comportamente, semnificaţii, tendinţe din viaţa socială.

De reţinut:

În afara antropologiei şi a sociologiei urbane (discipline din care au fost prezentate câteva concepte şi teorii în secţiunea 3.2), există o multitudine de alte discipline care analizează şi încearcă să explice viaţa urbană. Câteva dintre acestea sunt: antropologia virtuală, istoria orală, urbanismul participativ, studiile sociale aplicate, antropologia sportului, sociologia acustică, garbologia.

4. Metode prin care este studiată viaţa socială urbană

Pentru a înţelege diferitele acţiuni ale oamenilor în oraş, schimbările care se produc în oraş, mulţumirile şi nemulţumirile locuitorilor, diversitatea modurilor de viaţă în oraş este nevoie de o multitudine de informaţii şi date. Cercetătorii urbani încearcă să obţină astfel de date, prin diverse metode. Aceste *metode de obţinere a datelor* se încadrează în două categorii:

- *cantitative* – metode pentru obţinerea de informaţii focalizate pe o anumită temă, de la un număr mare de persoane (de ex.: Recensământul populaţiei; barometre de opinie; anchete electorale, etc.);
- *calitative* – metode pentru obţinerea de informaţii bogate, de la un număr restrâns de persoane.

Metodele calitative de culegere a datelor necesită prezenţa cercetătorului mai mult timp în compania celor pe care vrea să îi studieze şi să îi înţeleagă („subiecţii" săi). Astfel de cercetări se numesc „cercetări de teren" iar cercetătorul „merge pe teren", în locurile în care se află subiecţii. În ultimele decenii, au luat amploare studiile urbane calitative iar cercetarea de teren a devenit metoda principală de culegere a datelor despre viaţa socială urbană.

Cercetarea de teren se poate face oriunde şi oricând; poate atinge cele mai variate şi mai neaşteptate teme. Cercetătorul îşi poate alege o singură persoană ca subiect de studiu, poate alege o familie, locuitorii unui cartier, membrii unei reţele de comunicare, elevii unei clase, membrii unui grup etnic, persoane care nu se cunosc între ele dar au ceva în comun, etc. Practic, orice aspect legat de viaţa urbană poate face obiectul unei cercetări calitative. Pentru o cercetare riguroasă, este însă important ca cercetătorul să stea cel puţin o lună în teren, alături de subiecţii săi, încercând să înţeleagă modul lor de a acţiona/reacţiona în anumite situaţii, încercând să înţeleagă modul lor de a vedea oraşul şi de a se raporta la ceilalţi.

Tehnici utilizate în cadrul cercetărilor de teren

Observaţia

Este tehnica de bază în cercetarea de teren. Iniţial, în primele cercetări de teren (desfăşurate în secolul al XIX-lea), analistul nu interacţiona prea mult cu subiecţii săi, observând calitatea mediului în care trăiau sau lucrau, calitatea hainelor şi accesoriilor, comportamentele în public şi cu ocazia anumitor evenimente; această tehnică se numeşte observaţie *neparticipativă*. În anii '40 ai secolului al XX-lea, antropologul William Foote Whyte a promovat tehnica *observaţiei participative* în studiile urbane – tehnică în care cercetătorul interacţionează zilnic cu subiecţii săi, ajutându-i în treburi cotidiene, mergând împreună prin oraş, luând masa împreună, vizitându-i în locuinţele lor sau chiar mutându-se temporar în vecinătate (dacă este necesar), etc.

Exemplul 1

În anii 1970, un urbanist din New York, pe nume William Hollingsworth („Holly") Whyte, a vrut să înţeleagă de ce unele mici părculeţe frumos amenajate rămân nefolosite de oameni, pe când unele spaţii neamenajate, improvizate (precum ieşiri de metrou, trotuare, treptele unor clădiri) sunt mereu pline de oameni care par să le aprecieze. Pentru asta, a dezvoltat un proiect de cercetare numit „Street Life Project". Împreună cu studenţii săi, W. Whyte a ţinut sub observaţie diverse spaţii publice în aer liber în New York, apoi şi în alte oraşe ale lumii; timp de câţiva ani, zi de zi, s-au aşezat în parcuri, s-au plimbat pe străzi, au stat pe trepte sau la ieşiri de metrou, în locurile unde se adunau mulţi oameni sau în locurile goale. În toate aceste spaţii, au observat şi inventariat:

1) elementele de amenajare (dimensiuni, vegetaţie, orientarea către soare, umbră, vânt, dispunerea faţă de stradă, distanţa faţă de anumite clădiri, tipurile de mobilier urban, etc.)
2) numărul de utilizatori în anumite perioade de timp/ perioade ale zilei
3) comportamentele tuturor utilizatorilor acelor spaţii (cei care sunt în trecere; cei care stau puţin, aşteptând pe cineva; cei care stau mult timp în respectivul loc; grupuri; cupluri; oameni singuri; tineri; vârstnici, etc.)
4) numărul, durata, intensitatea conversaţiilor şi interacţiunilor sociale, între cunoscuţi şi necunoscuţi, în respectivele spaţii.

Acesta este un tip de observaţie aflat la limita dintre abordarea participativă şi cea neparticipativă. Scopul final a fost acela de a realiza un ghid pentru amenajarea de spaţii publice adecvate, concretizat ca „Project for Public Spaces"[1].

Interviul

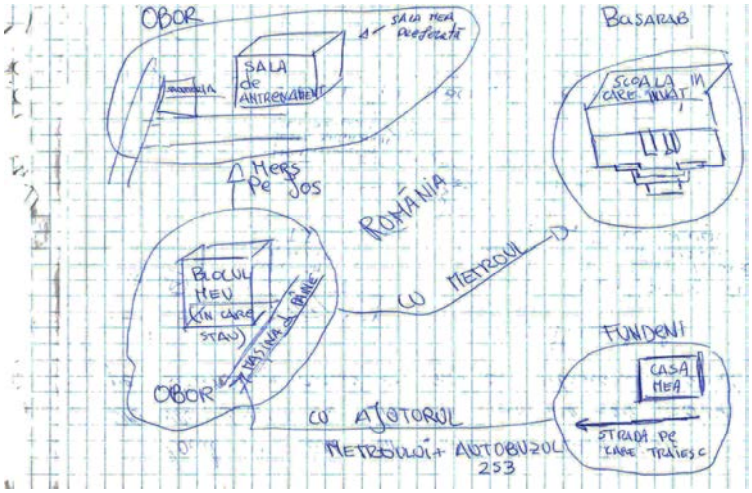
Interviul din studiile sociale diferă de interviul de jurnalism prin faptul că nu urmăreşte neapărat aflarea unui adevăr, ci explorează părerea, viziunea subiectivă a persoanei intervievate; se aseamănă mai degrabă unei povestiri, unei mărturisiri pe care subiectul o face cercetătorului, dacă cercetătorul i-a câştigat încrederea. Când cercetătorul îşi scrie articolul, cartea sau raportul de cercetare, poate păstra anonimatul subiecţilor. Astfel, acest tip de studiu permite celor intervievaţi să vorbească despre experienţele lor, amintirile lor, să îşi exprime păreri, opinii, dorinţe, cunoştinţe, etc. Cercetătorul poate propune subiecţilor să răspundă unor întrebări anume (în cazul unui interviu structurat) sau poate propune subiecţilor o temă despre care ei/ ele să vorbească liber (în cazul interviului nestructurat). Un interviu poate dura chiar şi câteva ore, se poate realiza pe parcursul mai multor întâlniri între cercetător şi subiect, se poate desfăşura cu o singură persoană sau cu un grup de persoane. Este important ca cercetătorul să fie un bun ascultător şi să nu întrerupă interviul atunci când subiectul se abate de la tema în discuţie – pentru că astfel pot ieşi la iveală date neaşteptate, dar valoaroase.

Harta mentală

La instrucţiunile cercetătorului, subiecţii cercetării desenează sau reprezintă sub formă de machetă anumite trasee din oraş, aşa cum le percep ei: trasee cotidiene, trasee noi sau modificări de trasee, cele mai îndrăgite trasee, zonele evitate, zonele destinate anumitor activităţi, vecinătatea, centrul oraşului, zonele cunoscute versus zonele necunoscute din oraş. Hărţile mentale nu trebuie să fie reprezentări exacte ale oraşului (cum sunt hărţile geografice), ci sunt hărţi subiective, ilustrează cunoştinţe, impresii şi senzaţii ale subiecţilor. Subiecţii le pot desena/ construi individual sau în grup. Adesea, în timp ce desenează sau realizează machete, subiecţii povestesc despre experienţa lor în locurile respective şi pe parcursul traseelor respective; astfel, harta mentală este complementară interviului.

Exemplul 2

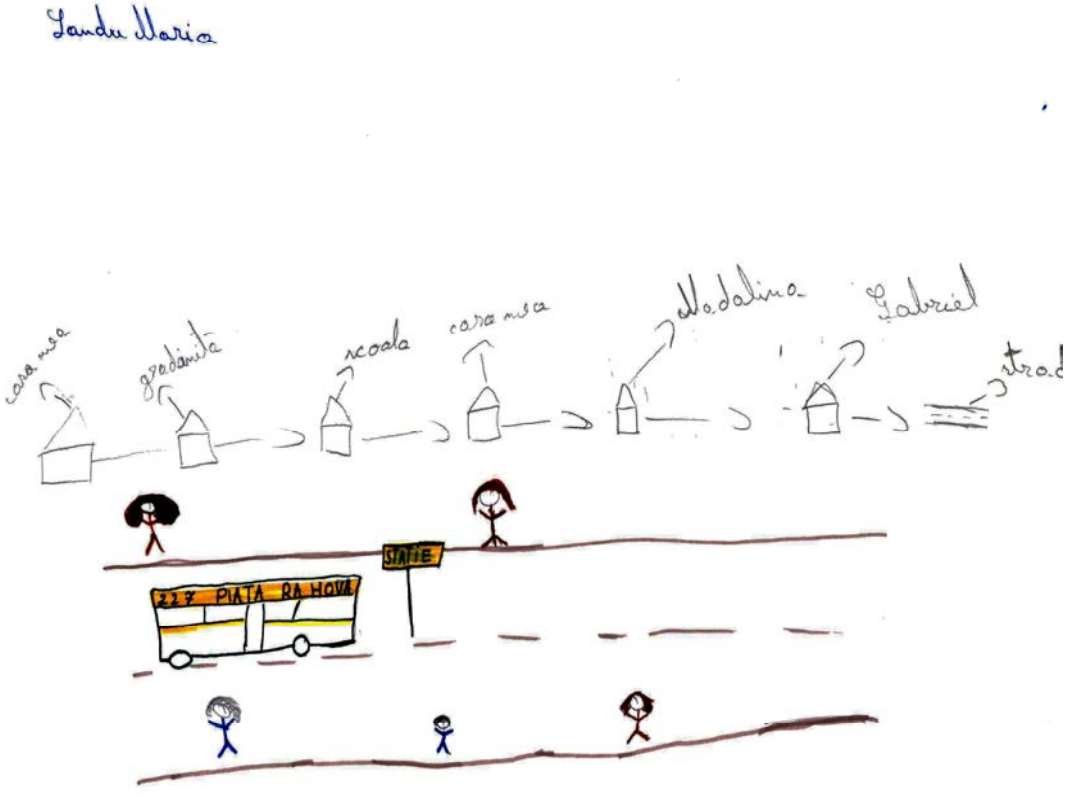
În anii 1960, Stanley Milgram, cercetător în psihologia socială, şi-a încurajat studenţii să realizeze diverse experimente comparative între oraşe mici şi New York, Paris, Londra – rezultatele acestora fiind prezentate pe scurt în articolul „The Experience of Living in Cities" (1970). Într-unul dintre experimente, Milgram şi studenţii săi au solicitat unor locuitori din Paris şi New York să realizeze diverse hărţi ale traseelor cotidiene sau ale traseelor speciale. Astfel, au analizat modurile în care locuitorii se orientează spaţial şi îşi organizează viaţa socială cotidiană, urmărind anumite repere. Acest experiment a consacrat utilizarea hărţilor mentale în psihologia socială şi în studiile urbane.



Jurnalul de teren

Este folosit atunci când cercetătorul petrece mai mult timp în teren şi vrea să îşi noteze observaţiile făcute sau vrea să noteze desfăşurarea cronologică a evenimentelor prin care trece, cât timp stă în teren. În jurnalul de teren, cercetătorul îşi notează şi păreri personale, prime impresii, idei de urmat în continuarea studiului său; seamănă cu un jurnal personal (motiv pentru care jurnalele de teren, ca atare, se publică foarte rar), doar că se referă la tema de studiu şi la subiecţii în cauză. Este mai puţin o tehnică de *obţinere* a datelor de teren, cât un instrument prin care cercetătorul *înregistrează* date, le pune în ordine, astfel încât să le poată analiza şi interpreta mai târziu.

Hărţi mentale realizate de elevi din şcoli bucureştene în cadrul proiectului de educaţie urbană„Ia-ţi oraşul înapoi!”, derulat de Asociaţia Komunitas



Documentarea vizuală

Orice demers de cercetare socio-antropologică poate fi însoţit de obţinerea unor documente vizuale, cum ar fi fotografiile sau filmele. Aceste mijloace pot constitui ele în sine o cercetare, şi atunci avem de-a face cu ceea ce se numeşte antropologie vizuală, un sub-domeniu al antropologiei. Studiile de antropologie vizuală produc ele însele materiale vizuale cum sunt fotografiile sau filmele, prin care sunt prezentate persoanele şi situaţiile sociale studiate.

Exemplul 3

Photo elicitation – o tehnică socio-antropologică de a colecta date, care presupune două etape: în primul rând, celui intervievat i se arată fotografii sau fragmente de film, apoi este rugat să vorbească despre ele (de ex.: ce reprezintă, ce amintiri îi provoacă, etc.). În acest fel, se obţin informaţii mai profunde, mai puţin raţionale, mai greu de pătruns altfel. Materialele vizuale folosite se pot prelua din diverse surse: fie chiar de la cei intervievaţi, fie din arhive, ziare, internet, etc.

Photo voice – o metodă folosită în ştiinţele sociale aplicate, în dezvoltarea comunitară, educaţie şi sănătate publică; participanţilor li se cere să reprezinte problemele sau punctul de vedere al comunităţii lor, prin intermediul unor serii de fotografii, pe care le realizează ei înşişi. Fotografiile sunt discutate apoi în cadrul unor grupuri de suport pentru comunitatea respectivă şi, pe marginea lor, se decid strategii de intervenţie sau modalităţi de soluţionare a problemelor. Această metodă se foloseşte des în cazul comunităţilor marginalizate, scopul ei fiind să ofere o viziune din interior a comunităţii în care urmează să se intervină.

De reţinut:

Aceste tehnici şi instrumente pentru metodele calitative de obţinere a datelor sociale îi ajută pe cercetătorii urbani să intre în contact direct cu experienţele şi perspectivele oamenilor (subiecţilor de studiu). Astfel, se pot obţine date despre diferite aspecte ale vieţii subiecţilor: despre cum se organizează în grupuri, cum se percep unii pe alţii în anumite situaţii, cum locuiesc unii cu alţii, cum sunt separaţi unii de alţii, cum accesează anumite resurse, cum percep anumite resurse, cum reacţionează la anumite schimbări din sistemul politic sau economic, etc. Despre cele mai importante astfel de teme, din studiile urbane, am vorbit pe parcursul acestui capitol.

Aplicaţie (la alegere)

1. Realizaţi o serie de 10 fotografii de antropologie vizuală – care să documenteze transformări ale cartierului vostru, în ultimul an. Imaginile pot reprezenta amenajări nou apărute, spaţii care s-au degradat, vecini noi, activităţi noi pe care locuitorii au început să le desfăşoare în cartier. Pentru fiecare imagine, scrieţi un scurt text explicativ (2-3 propoziţii).
2. Realizaţi o serie de 5 interviuri scurte, facilitate de hărţi mentale – rugaţi 5 persoane de vârste diferite să vă deseneze pe câte o foaie albă harta traseelor cotidiene în oraş, marcând locurile preferate şi locurile evitate. Rugaţi cele 5 persoane (subiecţii de cercetare) să povestească despre aceste trasee şi locuri, în timp ce desenează hărţile.
3. Realizaţi un interviu de istorie orală – despre povestea unui loc cu semnificaţie personală pentru subiectul intervievat (poate fi un loc din oraşul în care subiectul locuieşte sau din alte oraşe vizitate). Persoana intervievată (subiectul) poate fi o persoană cunoscută sau o persoană pe care o întâlniţi pentru prima dată, în parc sau în faţa blocului. Interviul ar trebui să dureze cel puţin 25 de minute, în care subiectul să vă vorbească despre amintiri, poveşti recente, date istorice, gânduri de viitor.
4. Realizaţi un scurt jurnal de teren – care să documenteze ce se întâmplă într-un loc ales de voi în oraş, timp de o săptămână. Puteţi merge la ore diferite, puteţi privi locul din direcţii diferite, puteţi vorbi cu utilizatorii locului sau nu. Notaţi zilnic în jurnal observaţii voastre, comportamentele utilizatorilor, evenimentele petrecute acolo la anumite ore şi impresiile voastre.
5. Realizaţi o mică cercetare despre un subiect (la alegere), folosind interviuri bazate pe tehnica *photo-elicitation*.

5. Momente importante din istoria studiilor sociale urbane

Friedrich Engels (filosof, analist social şi politic): lucrarea sa *„Situaţia clasei muncitoare în Anglia"* din anul 1845 a avut un impact important asupra studiilor urbane, din mai multe puncte de vedere: spre exemplu, a deschis subiectul periferiilor sărace ale oraşelor şi a lansat discuţia despre efectele secundare negative ale industrializării urbane masive.

Ferdinand Tönnies (sociolog): în lucrarea sa *„Comunitate şi societate"* din anul 1887 a pus în opoziţie formele de asociere umană specifice capitalismului şi oraşelor (*societate*), pe care le considera mai limitate şi mai trecătoare, cu formele de asociere bazate pe relaţii directe îndelungate şi de încredere, specifice tradiţionalismului şi ruralului (*comunitate*).

Max Weber (economist, sociolog): studiul său numit *„Oraşul"*, apărut iniţial în anul 1905, este considerat în prezent drept *primul studiu social urban* propriu-zis. Pentru Weber, oraşul ideal era caracterizat de diversitate, coexistenţa multiplelor stiluri de viaţă, individualitate şi chiar inovaţie; dar în oraşele vestice contemporane lui, oraşe ale industriei şi capitalismului, a observat dezvoltarea precară a acestor trăsături.

Georg Simmel (sociolog, filosof): este considerat *„părintele" sociologiei urbane*; preocuparea sistematică pentru înţelegerea vieţii urbane a fost relevată prin lucrarea *„Metropola şi viaţa mentală"* publicată în anul 1903. A teoretizat concepte cum ar fi *„distanţa socială"* şi *„străinul"*.

Şcoala Sociologică de la Chicago, unul dintre primele departamente de sociologie din Statele Unite ale Americii. Cercetătorii sociali ai Universităţii din Chicago au desfăşurat studii de teren despre şi în oraşul lor, de-a lungul mai multor ani, acoperind diverse teme şi diverse grupuri de subiecţi; Chicago a devenit „laboratorul" lor de studii sociale. Acest demers dezvoltat la începutul secolului al XX-lea este considerat a fi *debutul studiilor urbane moderne*. Cu alte cuvinte, începând cu cercetările din Chicago, oraşul în sine este studiat şi interpretat ca o realitate socială aparte, nu ca un context sau fundal neutru al vieţii sociale.

William Foote Whyte (antropolog al Şcolii de la Chicago): până în anii '40 ai secolului al XX-lea, perspectiva generală a celor mai multe studii urbane a fost una negativistă, ilustrând doar problemele oraşului sau comparându-l cu satul idilic. În replică, în deceniile care au urmat, câţiva sociologi şi antropologi urbani, studenţi ai Şcolii de la Chicago dar nu numai, au încercat să aducă date de teren care să diminueze influenţa abordării anti-oraş, iar Whyte a fost unul dintre primii.

În anul 1943, William Foote Whyte a publicat studiul etnografic *„Street Corner Society"* care a schimbat perspectiva sociologică negativă asupra vieţii urbane. Studiul s-a desfăşurat pe parcursul mai multor luni, într-o vecinătate defavorizată a oraşului Boston, locuită de imigranţi italieni. Analiza micro-socială participativă a relevat, pe de o parte, existenţa ordinii sociale într-o vecinătate considerată a fi un spaţiu al dezordinii; pe de altă parte, existenţa diversităţii sociale într-un grup social considerat omogen şi deviant. Folosirea *observaţiei participative* în context urban şi într-un grup social defavorizat a „revoluţionat" studiile urbane.

Erving Goffman (sociolog al Şcolii de la Chicago): a fost primul sociolog care a studiat sistematic şi a propus explicaţii pentru cel mai reprezentativ tip de interacţiune socială în oraş: interacţiunea dintre persoane care nu se cunosc („străini"), în spaţiile publice urbane. Lucrările sale *„Behavior in Public Places"* (1963) şi *„Relations in Public: Microstudies of the Public Order"* (1971) sunt în continuare lucrări influente în ştiinţele sociale.

Kevin Lynch (urbanist): a coordonat primul studiu despre experienţa urbană a adolescenţilor, intitulat *„Growing Up in Cities"*; studiul a avut loc în mai multe ţări. O altă lucrare importantă a sa este *„The Image of the City"*, în care încearcă să analizeze felul în care se formează imaginile mentale asupra oraşului. Noţiunile introduse de Lynch au revoluţionat mişcările urbaniste de după anii '60 ai secolului trecut.

Concepte introduse:

Neatenţie civilă (Ervin Goffman) - denumeşte un proces specific *ordinii publice*, prin care indivizii care împart un spaţiu public sunt conştienţi unii de alţii, fără a face acest lucru evident. Prin urmare, se păstrează anumite distanţe, se evită privirea indiscretă sau atingerea şi, astfel, oameni care nu se cunosc între ei (străini unii de alţii) îşi recunosc reciproc dreptul de se afla într-un spaţiu public. Prin respectarea unor astfel de reguli nescrise, putem beneficia de intimitate şi spaţiu privat chiar în mijlocul unei mulţimi. Pe de altă parte, neatenţia civilă poate deveni indiferenţă faţă de celălalt şi poate contribui la anonimizarea vieţii în aşezările urbane; îşi poate face loc sentimentul de singurătate şi poate contribui la estomparea ideii de responsabilitate sau grijă pentru alţi indivizi;

Sociologia dramaturgică (Ervin Goffman) - într-un oraş, interacţiunile între străini, pe străzi, în parcuri, în mijloacele de transport în comun, sunt foarte importante pentru bunul mers al vieţii urbane, chiar dacă sunt scurte şi efemere: spre exemplu, copiii învaţă despre ceilalţi oameni, observându-i în trecere; vârstnicii se simt mai puţin singuri, chiar dacă nu li se adresează nimeni în mod particular; oamenii se pot întâlni întâmplător, pot schimba câteva vorbe cu necunoscuţi, se pot ajuta reciproc cu informaţii, pot observa noi comportamente cotidiene, mai eficiente sau mai la modă. Astfel, locuitorii oraşului simt că sunt parte a unui întreg, că sunt legaţi între ei. În acelaşi timp, Goffman a accentuat faptul că oamenii nu se dezvăluie cu totul în aceste interacţiuni scurte şi efemere: nu îşi arată unii altora tot ceea ce gândesc, nu îşi spun tot ceea ce ar vrea să spună, îşi limitează curiozitatea de a se privi/ observa intens. Astfel, oamenii se poartă ca şi cum ar avea o mască, ca şi cum ar juca un rol în faţa celorlalţi.

Imaginabilitatea şi lizibilitatea urbană (Kevin Lynch) sunt concepte propuse de Kevin Lynch, care se referă la gradul de descifrabilitate a peisajului urban la nivelul fiecărui individ. Oricărui oraş îi corespunde o imagine urbană; ca orice imagine, aceasta se priveşte, sau, în accepţiunea lui Lynch, se citeşte, se poate descifra. Un oraş bine gândit şi planificat se poate citi uşor, adică este lizibil. Lizibilitatea este un rezultat al designului urban şi al organizării spaţiului urban. Un oraş lizibil ne asigură securitatea emoţională, pe când un oraş ilizibil ne trezeşte sentimente de teamă şi nesiguranţă. Imaginabilitatea ar fi calitatea unui oraş de a stimula percepţia unui privitor şi de a provoca imagini puternice la nivel mental; mai precis, se referă la sentimentul pe care un oraş reuşeşte să-l genereze (de exemplu: locuri bune/locuri rele). Imaginile pot genera percepţii diferite, asta înseamnă că fiecare din noi se raportează diferit la spaţiu.

Concluzii generale

Oraşele nu reprezintă doar o sumă de clădiri, ci mai ales un ansamblu de relaţii sociale pe care le dezvoltă locuitorii lor. Oraşele sunt caracterizate de o mare varietate a grupurilor sociale şi a stilurilor de viaţă. Pentru a face coabitarea posibilă, toate aceste grupuri dezvoltă strategii de convieţuire şi respectă o anumită ordine socială. Frecvent, există situaţii în care aceste strategii nu funcţionează şi unele grupuri rămân marginalizate şi excluse social, fără a beneficia integral de avantajele şi resursele oferite de locuirea în mediul urban.

La rândul său, locuirea urbană contemporană prezintă o serie de aspecte problematice şi provocări pentru administraţiile locale. Uneori, ordinea socială general acceptată este contestată în cadrul unor mişcări sociale urbane, care propun propriile soluţii la diverse probleme urbane nesoluţionate şi o nouă abordare a conceptului de ordine socială.

Ordinea socială, mişcările de contestare a ei, diversitatea modurilor de practicare a ordinii sociale în cadrul diferitelor grupuri şi locuri din lume au fost studiate de cercetători sociali încă din secolul al XIX-lea. În cadrul acestor studii, s-au dezvoltat metode, tehnici, concepte, explicaţii, sub-discipline variate, care ne ajută să exploram şi să înţelegem mai multe despre complexitatea vieţii urbane.

RESURSE

1. Bibliografie

Marc Gottdiener, Leslie Budd, *Key concepts in urban studies*, Sage Publication, 2005
Marius Cristian Neacşu, *Oraşul sub lupă*, Editura Pro Universitaria, 2010
State of the world cities 2010/2011 – Bridging the urban divide, UN HABITAT, United Nations Human Settlements Programme, 2008
Ruggiero Vincenzo, *Movements in the city*, Pearson Education 2001
http://squat.net/archiv/notrespassing/0.html
www.pps.org
http://thebacstudentdevelopmentblog.blogspot.com/

2. Credite foto

fotografii din arhiva personală
Vlad Cătună: Bucureşti 2011
Franek Strzeszewski / www.franfotofactory.com *:* Bucureşti 2011, cartierul Pantelimon
Cătălin Berescu: cartierul Valea Rece, Târgu Mureş
www.theyliewedie.org: ilustraţiile din subcapitolele „Excluziune şi segregare teritorială" şi „Inegalităţi sociale şi economice"
google images/ www.tradekorea.com: Morman de gunoaie; Viaţa de noapte, Berlin
ilustraţia din subcapitolul „Adolescenţii indezirabili":
http://thebacstudentdevelopmentblog.blogspot.com/

3. Filme recomandate spre vizionare

Favela Rising (2005, Jeff Zimbalist, Matt Mochary) – un film despre situaţia tinerilor din cartiere defavorizate braziliene (favelas) şi mişcări sociale bazate pe exprimarea prin muzică
Punam (2006, Lucian and Nataşa Muntean) – documentar despre situaţia unor copii din Nepal, forţaţi să muncească pentru a se întreţine
Trashopolis (2010) – documentar despre gunoi şi istoria gunoiului în câteva din marile oraşe ale lumii
The City and the Self (1972, Stanley Milgram) – un studiu al relaţiilor umane din oraşe, bazat pe concepte psihologice; filmul explorează percepţiile locuitorilor urbani asupra oraşului
Welcome to Lagos (BBC) – documentar care analizează viaţa într-unul din cele mai extreme medii urbane din lume: Lagos, Nigeria

GHID DE EDUCAŢIE URBANĂ

Prezentul ghid a fost elaborat în cadrul proiectului educativ „Ia-ţi oraşul înapoi!", derulat de Asociaţia Komunitas în perioada noiembrie 2010 - ianuarie 2012 cu sprijinul financiar al CEE Trust for Civil Society in Central and Eastern Europe şi în cadrul proiectului cultural „Manual de educaţie urbană" coordonat de Asociaţia pentru Tranziţie Urbană şi finanţat de Uniunea Arhitecţilor din România.

Ghidul de educaţie urbană, care adună la un loc concepte, noţiuni şi teorii specifice acestei noi discipline nu numai că este o publicaţie în premieră în România, dar va sta și la baza unui Manual de educaţie urbană care va fi elaborat în viitorul apropiat de către cele două asociaţii implicate în proiect.

Principalele teme abordate sunt:
- înţelegerea funcţionării oraşului
- spaţiul public
- viaţa urbană
- actorii urbani
- peisajul urban
- istorie şi patrimoniu urban
- reprezentări ale oraşului

Prin tematica abordată ghidul se adresează unor categorii diverse de cititori: profesorilor de liceu sau din şcoli generale care doresc să introducă teme de educaţie urbană la orele de dirigenţie, ca activităţi extraclasă sau ca un curs opţional din curriculumul la decizia şcolii; tinerilor interesaţi de cultura urbană şi de participarea activă la viaţa oraşelor în care locuiesc; activiştilor şi ONG-urilor cu preocupări în domeniu, dar și oricărui cetăţean care nu vrea să fie doar un simplu spectator la viaţa oraşului în care locuieşte, ci doreşte să se implice şi să-l transforme într-un loc în care se poate trăi mai bine și mai frumos.

coordonare proiect

Asociatia Komunitas

ATU Asociaţia pentru Tranziţia Urbană

partener instituţional

I.S.M.B.

sprijin financiar şi logistic

Uniunea Arhitectilor din Romania

Universitatea de Arhitectura si Urbanism "Ion Mincu" Bucuresti

Trust for Civil Society in Central and Eastern Europe